

# La imagen de los marinos en la prensa española

Por Javier Sánchez-Beaskoetxea - Licenciado en Náutica y en Periodismo, Piloto de la Marina Mercante. Doctor en Periodismo y profesor en la ETS de Náutica y Máquinas Navales de Bilbao (UPV/EHU)

Resumen de la tesis DOCTORAL *"Imagen de los capitanes de la marina mercante en la prensa española"* presentada por Javier Sánchez-Beaskoetxea el pasado 4 de junio de 2013 en el Departamento de Periodismo II en la UPV/EHU y calificada con Apto Cum Laude.

## Introducción

En los últimos tiempos, y en todo tipo de foros internacionales de marinos y de la marina mercante, se suele citar reiteradamente como una de las causas de la falta de profesionales de la mar a su mala imagen mediática, derivada de la criminalización que sufren por la legislación de responsabilidad objetiva en caso de siniestro con derrames al medio ambiente.

Por supuesto, ésta no es la causa principal de la escasez de marinos, ya que la propia dureza del trabajo y el hecho de que hoy en día haya menos jóvenes en edad de estudiar en la Universidad que hace unas décadas, con una oferta mucho mayor, influyen mucho más.

De todas formas, muchos autores inciden en la cuestión de la mala imagen de cara al público de los marinos pero, sin embargo, y hasta donde he podido averiguar, no se ha hecho ningún estudio para comprobar si esto es cierto o no.

Por lo tanto, con esta investigación he pretendido averiguar cuál es realmente la imagen en prensa de los marinos. Para ello trabajé con la hipótesis principal de que la imagen de los marinos en los medios de comuni-

cación es negativa, ya que la criminalización y el desconocimiento de la profesión por parte del público en general lo favorecen.

## Método de análisis


Para la elaboración del método de análisis, decidí estudiar lo que se había escrito sobre los marinos en la prensa escrita española durante los últimos tiempos, pero en seguida descubrí que apenas se habían publicado textos en cantidad suficiente como para ser analizados, salvo los relacionados con accidentes.

Por lo tanto, para el estudio de la hipótesis de trabajo establecida seleccioné veinticuatro naufragios de buques petroleros, por su importancia y por su repercusión en prensa, siendo el primero de ellos el del buque "Urquiola" (12-5-1976) y el último el del buque "Hebei Spirit" (6-12-2007). Entre los más famosos de los naufragios seleccionados cito aquí los del "Aegean Sea", el "Exxon Valdez", el "Amoco Cadiz" y por supuesto el del "Prestige", seguramente el más mediático de todos.


Una vez decididos los temas que iba a analizar, seleccioné seis medios escritos españoles, entre la prensa generalista. Dos de tirada nacional, y de los más impor-

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

DET NORSKE VERITAS  
ESPAÑA, S.L.  
C/Almansa, 105 - 1ª Planta  
Oficina 2  
28040 Madrid



MANAGING RISK





El capitán Mangouras, acusado de un presunto delito ecológico y de otro de desobediencia a las autoridades.

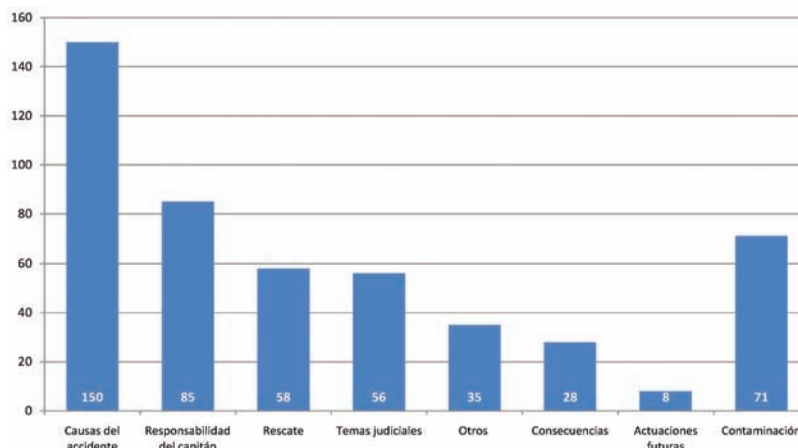
tantes, como son El País y El Mundo, y otros cuatro entre los más relevantes editados en ciudades marítimas, como son el Deia y El Correo, de Bilbao, La Voz de Galicia, de A Coruña, y La Vanguardia, de Barcelona.

De entre todo lo publicado sobre estos accidentes en estos periódicos, finalmente, analicé 359 textos periodísticos, seleccionando aquellos textos en los que se mencionaba a las tripulaciones de los buques, y no solo a otros aspectos como la contaminación, consecuencias políticas o sociales, etc.

Mediante un análisis metodológico de las noticias elegidas intenté corroborar si la hipótesis tiene una base cierta. Para ello confeccioné una ficha de cada noticia publicada en los primeros días tras el accidente en las que se mencionaba la actuación de la tripulación o la empresa armadora. En dichas fichas se estudió el tipo de lenguaje utilizado, su ubicación en la página, su extensión, el tipo de género periodístico que se emplea, su autoría, si se acompañaba de gráfico o foto, si iba vinculada o no a otra noticia, el titular, si llevaba subtítulos o entrada, los temas tratados, los protagonistas, el lenguaje usado, la abundancia o no de juicios de valor en los textos y la imagen de los marinos que se desprendería de ellos.

Por supuesto, soy consciente de que todos ellos son hechos negativos en sí mismos, ya que hablamos de siniestros de petroleros con daños al medio ambiente, pero de los hechos negativos puede hablarse de forma neutra o no. Por ejemplo, en algún caso se titula "El petrolero debió haber esperado a que subiera la marea", cuando no tenía nada que ver la marea en el accidente. O poner un titular como "hoy el mar vuelve a estar dominado por los piratas".

He de decir que intenté buscar lo que se dijo en los medios tras los juicios o tras la elaboración del informe final, pero fue imposible encontrar nada, salvo una noticia breve sobre uno de los casos. Supongo que con el caso del "Prestige", una vez terminado el juicio, será diferente por sus grandes repercusiones de todo tipo. A la hora de realizar el análisis cualitativo de



Noticias por tema tratado.

los textos, como no podía ser de otra manera, se ha tenido en cuenta el contexto en el que se redactaron los textos analizados, tanto el contexto relativo a la época, como al del propio conocimiento de quien escribía los textos o de los potenciales lectores de los mismos.

Una vez confeccionadas las fichas, procedí a un análisis cualitativo y cuantitativo de las mismas con el fin de sacar conclusiones sobre la valoración que se hace en esas noticias de los marinos mercantes.

#### Los medios como creadores de imagen

Voy a dedicar unos párrafos para explicar aquí el papel de los medios en la creación de una imagen, ya que el público de esta revista de ANAVE sabe de la importancia de la marina mercante en nuestra sociedad y sabe el papel relevante de la figura del Capitán de la Marina Mercante en el Derecho Internacional y en los diferentes Códigos de Comercio, pero no tiene por qué conocer el papel de los periodistas y de los medios.

Los periodistas son la herramienta de intermediación que el público tiene para conocer la realidad. La realidad es todo lo que pasa, y de la realidad surgen unos hechos que son relevantes o no para nuestra vida. Los medios seleccionan de todos estos hechos los que, a su entender, son más importantes para su público, y así, de esta selección de hechos los medios elaboran las noticias, los textos periodísticos, que van a publicar. Por lo tanto, el público accede a una realidad tamizada por los medios.

De todas formas, el papel de la prensa y de los periodistas es vital en nuestra sociedad, ya que nuestra forma de vida, el buen funcionamiento de la propia democracia, depende de que toda la gente esté lo mejor informada posible, cosa que solo puede hacerse a través de los medios de comunicación, tanto de masas como alternativos. Por ello, debemos esperar de los periodistas una buena praxis profesional y una imparcialidad acorde con esta importante labor.

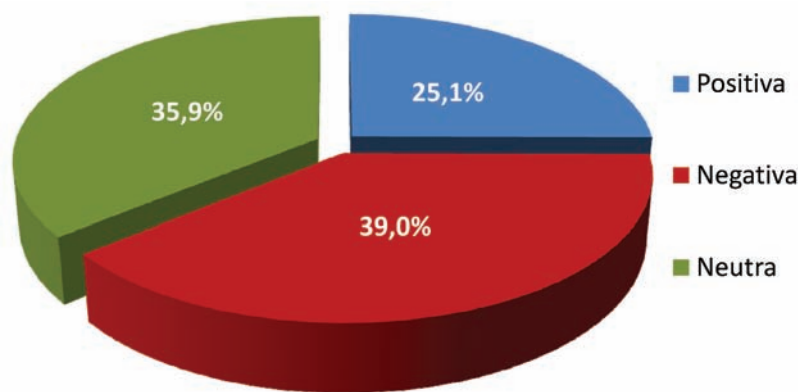
Para el público la realidad es inabarcable y la cantidad de noticias generadas cada día es igualmente ingente. Por ello es importante la especialización del periodismo, que hace que los periodistas sean un mediador mucho más autorizado para todos. De igual manera, es

necesaria una cierta lectura crítica por parte del público que le ayude a entender qué es lo que realmente pasa y qué es importante y qué no de este exceso de información que existe.

En lo que respecta a la imagen que crean los medios sobre instituciones, colectivos o personajes individuales, es imposible que lo que leemos en los periódicos, escuchamos en las radios o vemos en las televisiones no sea determinante en la formación de su imagen pública, ya que la mayoría de los casos es nuestra única forma de acceder a estas personas o instituciones. Y en lo que respecta a la imagen pública, el parecer es muchas veces más importante que el ser, cosa que saben bien muchos políticos y personajes públicos que aprovechan sus intervenciones públicas para su provecho.

Por último, he de comentar el riesgo de que la información publicada sobre los hechos, que en el





Noticias por imagen que da.

caso que he estudiado son naufragios de buques, acabe siendo un juicio paralelo en el que la verdad y la neutralidad siempre pierden. Es un riesgo muy difícil de evitar, ya que los medios deben informar hoy de algo que puede que sea juzgado pasados varios años.

De ahí de nuevo la importancia de la profesionalidad de los periodistas y de su objetividad e imparcialidad. Lo más importante que tienen los medios es su credibilidad y deben tratar de preservarla lo más posible.

#### Comentarios al análisis de los textos seleccionados

La gran presencia de noticias en las primeras semanas tras un naufragio nos indica el interés de los medios (normal, por otra parte) en este tipo de noticias sobre catástrofes, interés que contrasta con la poca aparición, casi nula, de noticias relacionadas con la Marina Mercante cuando no se trata de siniestros y hundimientos.

La mayoría de las noticias analizadas están elaboradas por los propios periodistas del medio (42,9%), seguido por las noticias firmadas por Agencias de Noticias (30,4%). Hay que señalar que no siempre el periodista del medio ni las Agencias elaboran una información muy rigurosa en aspectos técnicos y se nota en los múltiples comentarios erróneos y datos equivocados que aparecen en las noticias. Todo ello hace que la información publicada sea, demasiadas veces, la misma que reciben los periodistas sin que ellos hagan algo más que reproducirlas, sin poner en duda lo que viene de las fuentes (muchas veces interesadas) o sin tratar de contrastar las informaciones o dar puntos de vista diferentes.

Aunque, por supuesto, la mayoría de lo publicado son noticias (55,1%) seguidas de breves (21,5%), también hay abundancia de artículos de opinión (13,9%). Los periódicos tratan con ello de dar diferentes puntos de vista sobre el hecho. Aunque, como pude comprobar, la mayor parte de los artículos de opinión, en los que se dan por ciertas las informaciones publicadas, no van firmados por expertos en temas de Marina Mercante, por lo que su opinión no aporta puntos de vista novedosos respecto a lo que se ha ido publicando en los días anteriores.

Viendo ya los contenidos, al estudiar los temas principales tratados en los textos analizados, vemos que hay principalmente siete temas recurrentes, que en orden de repetición son: causas del accidente (150), responsabilidad del capitán (85), contaminación (71), rescate

(58), temas judiciales (56), consecuencias (28) y actuaciones futuras (8).

Hay que recordar que en este trabajo me limité a analizar las noticias que hablaban de los siniestros con éstos como tema principal, porque, claro está, los periódicos siguieron tratando durante mucho tiempo (como en el caso del "Prestige") el tema de la contaminación y sus consecuencias.

Me llamó la atención que un tema que en este tipo de accidentes debe ser uno de los prioritarios, y que es el de actuaciones futuras para evitar estos siniestros, esté entre los temas menos tratados en las noticias y cuando aparecen es principalmente en textos de opinión.

En cuanto a los protagonistas que se llevan la mayor parte del interés de las noticias, vemos que por orden de repetición están las autoridades (183), el capitán (161) y el propio buque (153). Es de señalar que la importancia que se le da al capitán en los textos no responde al hecho de que en la mayoría de los accidentes el capitán no era el responsable, o el único responsable, de los accidentes.

Una parte importante de los textos analizados contienen juicios de valor del periodista (un 46,6%), y no siempre correctamente documentados. Esto puede deberse a que el autor de los textos no domina el tema del que escribe y esto le lleva a emitir juicios de valor, en ocasiones sin fundamento, contribuyendo, sin quererlo, a dar una mala imagen de los marinos. Son demasiados juicios de valor los emitidos. Deberían ser textos más neutrales.

Aunque es un tanto subjetivo el determinar qué imagen de un tema se ofrece en un texto, desde mi punto de vista, y estudiando los textos analizados aplicando a todos ellos los mismos criterios, en cuanto a sus comentarios, léxico utilizado, fotografía, etc., obtuve como resultado que el 39% daban una imagen negativa de la profesión o del sector, frente al 25,1% que daban una imagen positiva y un 35,9% que arrojaban una imagen neutra.

Cierto es que en un accidente del tipo de los que he analizando (siniestros de petroleros con graves daños al medioambiente y con imágenes espectaculares) es difícil destacar cosas positivas, pero no es lo mismo decir, por ejemplo, que el capitán actuó con profesionalidad para intentar minimizar los daños de un accidente cuya causa aún no está determinada, a decir que "la maniobra fue una temeridad suicida" (editorial de EL MUNDO, 4-12-1992), o decir que, a pesar del buen conocimiento del Capitán sobre el puerto, el buque chocó contra un arrecife desconocido, a decir que "El petrolero debió haber esperado a que subiese la marea" (La Voz de Galicia, 13 mayo de 1976), cuando la marea no tuvo nada que ver en el accidente.

También es verdad que muchos de los textos periodísticos que he analizado y a los que he contabilizado como que dan una imagen negativa de los marinos lo hacen no por culpa de los periodistas o de los medios, sino por el propio hecho noticioso en sí mismo. Por ejemplo, ante la detención de un capitán tras un siniestro



tro es imposible que, se escriba como se escriba el texto, la imagen de la fotografía del capitán espasado y conducido a la comisaría escoltado por una pareja de la Guardia Civil no ofrezca una imagen negativa de la profesión. De eso no tienen culpa los medios, sino la legislación vigente que criminaliza a un capitán de un buque ante una contaminación marítima, sea o no responsable del accidente, aunque, eso sí, los medios pueden optar por sacar esta noticia en portada a cinco columnas, o en un lugar menos destacado y explicando qué hay detrás de esa detención.

Pero, sin tener responsabilidad en contribuir en dar esa mala imagen, los medios son actores fundamentales para la propagación de una imagen, en este caso más bien negativa, de un colectivo de personas, y en este análisis cuantitativo que he realizado de los textos seleccionados en cuanto a la imagen que ofrecen al lector así queda reflejado.

De todas formas, a pesar de que el siniestro de un petrolero es negativo en sí mismo, la imagen que se da en el texto sobre el capitán y la tripulación puede ser neutra o positiva, como por ejemplo hablando de los esfuerzos del capitán por controlar una situación de la que él no era directamente responsable para intentar evitar daños mayores.

Respecto al tipo de lenguaje utilizado en las noticias, llaman la atención dos sustantivos en los titulares al analizar la frecuencia de aparición de palabras: petrolero y capitán. Capitán es la palabra que más se repite en los titulares (incluyendo en éstos los subtítulos) con 91 repeticiones. A mí me resulta curioso este hecho, puesto que podríamos esperar que en los titulares apareciesen muchas menciones al buque siniestrado, como es el caso, pero no tendría por qué ser el capitán de los buques el más mencionado en los titulares, salvo que él, y sus acciones u omisiones, fueran el responsable directo del accidente. También es llamativo que palabras como: naufragio, incendio, explosión, etc. no aparezcan con más frecuencia.

Se podría deducir al leer los titulares que el capitán es el centro de

las noticias, incrementando de esa forma una imagen negativa de la profesión al asociar directamente su figura con la de los naufragios. Esto se sustenta igualmente si analizamos las noticias desde el punto de vista del contenido, ya que, frente a la abundancia de noticias sobre la gravedad de los naufragios o de la actuación más o menos irresponsable del capitán, no hay ninguna que haga referencia a que gracias a la actuación del capitán se minimizaron los daños una vez producidos los siniestros, que no fueron responsabilidad del capitán, o por lo menos no por su responsabilidad única.

Está claro que al analizar qué sustantivos y adjetivos son los que predominan en los textos de las noticias analizadas no son precisamente palabras de sentido positivo las que más se han utilizado: desastre, explosión, consecuencias, ecológico, catástrofe,... Ya se ve por dónde van los argumentos principales de las noticias. Prácticamente no hay sustantivos o adjetivos de significado positivo, como pudieran ser: profesional, cualificado, etc. La imagen que dan estos adjetivos y sustantivos utilizados por los periodistas es claramente negativa para el tripulante profesional de buques mercantes.

Haciendo un primer análisis cuantitativo entre el número de verbos de carácter positivo y el número de verbos de carácter negativo, está claro que estos últimos son mucho más empleados en las noticias analizadas. "Salvar" y "rescatar" son los verbos positivos más usados, aunque tampoco hay muchos verbos positivos como para poder destacar uno. Y son muchos más los verbos negativos usados, en concreto se usan 336 verbos negativos contra 124 positivos en las noticias analizadas. Entre los verbos negativos vemos que destacan: verter, encallar, hundir, incendiar, negarse, incendiar y otros similares.

### Conclusiones

Tras el estudio y análisis de las noticias seleccionadas, pude sacar varias conclusiones en relación a la hipótesis de trabajo de que la imagen de la Marina Mercante en los medios escritos no es buena.

Como resumen de las conclusiones se pueden señalar las siguientes:

- Las pocas noticias que se publican sobre los marinos en los medios impresos españoles casi siempre suelen ser malas noticias, lo que provoca en sí mismo una mala imagen de los marinos.
- Estas malas noticias se publican en su mayor parte en forma destacada en el periódico, lo que también colabora en potenciar esa mala imagen.
- Los temas negativos de los siniestros son a los que más atención se presta en los periódicos.
- Las palabras con componente negativo son las más usadas.
- El capitán y el buque suelen ser los principales protagonistas, aunque normalmente de forma negativa.
- Los periodistas y colaboradores que escriben sobre estos temas no son buenos conocedores del sector y esto hace que recurran demasiadas veces a lugares

comunes y a ratificar las informaciones que están recibiendo de las fuentes oficiales interesadas.

- A menudo los periodistas dan sus propias opiniones al escribir sobre estas noticias, pero demasiadas veces esta opinión no está basada en hechos objetivos.
- La legalidad que hace que los capitanes de buques implicados en daños al medio ambiente sean criminalizados aunque no sean culpables, provoca que, sin quererlo, los medios ayuden a fomentar una imagen negativa del sector en el público general.
- Por tanto, la imagen de los marinos con la que se queda el público de los medios generalistas españoles es negativa.

### Futuro

De cara al futuro, y tratando de buscar una utilidad práctica a mi trabajo, creo que esta tesis puede ser una herramienta de partida para mejorar la imagen de la profesión en los medios.

Por un lado, puede servir como ayuda para la formación de los periodistas que deben asumir en su trabajo la información sobre temas de marina mercante. Y, por otro lado, ésta puede ser utilizada para decidir pautas de actuación para navieros y marinos en su trato con los medios, de forma que optimicen sus escasas apariciones en la prensa en la mejora de la imagen del sector en general y de los marinos en particular.

