

La construcción discursiva de la noción de “seguridad aeronáutica” en prensa escrita argentina*

Lorena M. A. de- Matteis

Departamento de Humanidades - Universidad Nacional del Sur - CONICET

1 Introducción

El temor a volar y las representaciones sociales sobre el vuelo en sus distintas esferas (comercial, deportiva, militar) y sobre las personas que trabajan volando o hacen posible que los vuelos tengan lugar están relacionadas. Además del conjunto de estas representaciones mencionadas y de la manera en que se vinculan -nuestro actual objeto de estudio-, podemos suponer que existe además una representación social de la “seguridad aeronáutica” que, probablemente, también tenga un efecto directo sobre la predisposición y las actitudes ante el vuelo. En este trabajo en particular, nos proponemos iniciar el estudio de su construcción discursiva en medios de prensa escrita nacionales.

Para ello, y dentro del marco del análisis del discurso (van Dijk 1990), y especialmente del análisis crítico del discurso (Fairclough 1989, Pennycook 2004, entre otros), así como también de los estudios sobre los imaginarios y las representaciones sociales (Jodelet 1993), este trabajo estudia algunos de los elementos del discurso periodístico que contribuyen a construir una noción compartida de *seguridad aeronáutica*.

1.1 Objetivo

Teniendo como premisa la incidencia de los discursos mediáticos sobre la conformación de los imaginarios y las representaciones sociales, el objetivo de esta ponencia es revisar una serie de artículos de prensa escrita dedicados al accidente de la aerolínea argentina LAPA en 1999, a fin de registrar algunos de los elementos discursivos que se agrupan en torno a la noción de *seguridad aeronáutica*. En una etapa futura, compararemos la construcción discursiva de la seguridad aérea en este contexto particular con su tratamiento ocasional en circunstancias normales.

El análisis es cualitativo y atiende de manera particular al nivel léxico. Hemos intentado identificar las palabras que se asocian y se contraponen a la voz “seguridad”. Intentamos comenzar a responder, de esta manera, a dos preguntas:

- qué grado de cercanía o de distancia existe a nivel social respecto de la noción sistémica de *seguridad aérea* endo-institucional;
- dónde recae a nivel social la responsabilidad por la seguridad aeronáutica: sobre los equipos, las circunstancias o las personas (y, si es sobre éstas, sobre qué agentes de las organizaciones aeronáuticas) o si recae sobre el conjunto de estas partes.

1.2 Las fuentes y el corpus

El archivo (Pêcheux 1994, Mariani 2001) con el que trabajamos consta de textos orales y escritos. Entre los primeros se cuentan entrevistas, documentales y películas dedicados al accidente de LAPA. Entre los segundos, contamos con un numeroso conjunto de artículos de prensa aparecidos en diarios de alcance nacional (*Clarín*, *La Nación*) y regional (*La Nueva Provincia*) y publicados en la región lingüística del español bonaerense (Fontanella de Weinberg 2000) en el período comprendido entre 1999 y 2008.

Por razones de espacio, nos atendremos en particular a la cobertura realizada por el diario *La Nación* durante los primeros cuatro meses posteriores al accidente, período durante el cual el tratamiento periodístico está, en general, más ocupado de las causas del accidente que del posterior proceso judicial de las personas involucradas. Así, seleccionamos un corpus de textos para este trabajo integrado por 31 notas en las que aparecen de forma explícita la voz “seguridad”, ya sea en forma independiente o como núcleo de los sintagmas “seguridad aérea” o “seguridad aeronáutica”, así como expresiones antinómicas (“inseguridad” o “no seguro”).

2 Definiciones

Antes de iniciar el análisis, nos parece apropiado ubicar nuestro trabajo en coordenadas epistemológicas precisas, para lo que nos detendremos brevemente en establecer qué concepción seguimos de *representación social*, cuáles son nuestras categorías de análisis y, por último, cuál es la noción de *seguridad aeronáutica* que tomamos como referencia.

2.1 Representaciones sociales

Partiremos de una definición de “representación social” clásica en la psicología social:

(...) El concepto de representación social designa una forma de conocimiento específico, el saber de sentido común, cuyos contenidos manifiestan la operación de procesos generativos y funcionales socialmente caracterizados. En sentido más amplio, designa una forma de pensamiento social.

Las representaciones sociales constituyen modalidades de pensamiento práctico orientados [sic] hacia la comunicación, la comprensión y el dominio del entorno social, material e ideal. (...) (Jodelet 1993[1984], 474, destacado propio).

En tal sentido y si, como señala N. Fairclough (1989), las representaciones pueden determinar pautas de comportamiento lingüístico y el análisis crítico del discurso puede contribuir a descubrir los orígenes y la codificación o manifestación lingüística de estas representaciones, es válido suponer que conocer las posibles distintas representaciones sociales de la seguridad en la aviación puede explicar no sólo la existencia o no del temor a volar en algunas personas, sino incluso las determinaciones que a nivel estatal se toman en relación con la actividad aérea.

2.2 Categorías de análisis

Como categorías para el análisis adoptamos la clasificación de la lingüística sistémico-funcional de Halliday y Hasan (1990), en especial en lo que hace al nivel ideacional y a la clasificación de los procesos en *verbales*, *materiales* y *mentales*. Asimismo, en la consideración de los valores *experiencial*, *relacional* y *expresivo* de las voces, seguimos a Fairclough (1989, 112), quien sostiene que a partir de los mismos podemos comprender qué se dice en un texto sobre el *conocimiento y las creencias*, las *relaciones sociales* y las *identidades sociales* respectivamente. En este trabajo, nos interesa el valor experiencial del vocabulario y lo que éste revela sobre la representación social bajo estudio.

2.3 Noción de “seguridad aeronáutica”

La noción de *seguridad aeronáutica* posee alcances bastante claros y definidos en el seno de la comunidad aeronáutica, para la cual consiste fundamentalmente en un estado de situación en el que las posibilidades de *error* o *falla* están minimizadas, es decir, un estado de *riesgo* mínimo. Este estado se alcanza porque el sistema incluye, además de la posibilidad del error y la falla, las barreras de contención que puedan limitar sus consecuencias. Desde el punto de vista “operativo”, entonces, una organización segura es:

Aquella cuya cultura de seguridad operacional genera sus propias defensas a través de procesos organizativos correctos. Aquella donde se determinan condiciones laborales y estructuras basadas en políticas definidas de seguridad operacional. También aquella donde tanto las defensas como el personal operativo son verificados constantemente en su desempeño, generando de esta forma una retroalimentación del sistema que permita modificar las defensas tantas veces como sea necesario, adaptándolas a la situación real. (Buxton 2005, 87)

Según esta perspectiva, además, el interés de una investigación de accidentes es la *prevención* y no la culpabilización de individuos -aun si desde la perspectiva judicial pueda haber un responsable-, y se asumen como premisas la multicausalidad y la interrelación de factores (Reason 1990).

En cambio, en el marco social general, esta misma noción se reduce a veces con sencillez y de manera muy concreta a que los aviones “no se caigan”, asociándosela con el funcionamiento correcto de la infraestructura terrestre y los equipos aéreos, o bien se la confunde con la ausencia del “error humano” -sea de quien sea el error, pero sobre todo en relación con la figura de los pilotos-¹.

3 El vocabulario de la cobertura periodística de un accidente de aviación

A excepción de algunas editoriales que centran su atención explícitamente sobre el tema de la *seguridad aeronáutica*, esta noción subyace a la mayoría de los textos del corpus analizado aunque en muchos casos por la negativa. Así, de manera general, el vocabulario que más se reitera ante la ocurrencia de un accidente de aviación refiere a la idea contraria de *inseguridad*. Voces como “tragedia”, “desastre aéreo”, “accidente”, “catástrofe”, “emergencia” manifiestan una experiencia altamente negativa. Similar idea comunican otras que remiten al ámbito de las reacciones humanas como “desesperación”, “dolor”, “horror” ante las consecuencias de un accidente, en especial si fue elevado el número de “víctimas”, “muertos”, “heridos”, “sobrevivientes”, etc. Existe también un amplio conjunto de elementos léxicos que construyen el cuadro general del accidente. Entre estos, se destacan los verbos que, en formas finitas como “se *estrelló*”, “no *logró despegar*”, “*cayó* sobre la pista”, “se *desplomó*” y en nominalizaciones como “incontrolable *paso*”, “descontrolada *marcha*”, etc., muestran procesos materiales que, de manera interesante, tienen como agente a la aeronave, en tanto “entidad relevante” -tal como ocurre en el discurso endo-institucional aeronáutico (Nevile 2004)-.

Aunque el análisis de estas expresiones podría ser objeto de un estudio en sí mismo, sólo nos permite concluir sobre aquello que no debería ocurrir en un sistema aeronáutico seguro. En otras palabras, ante un accidente se hace evidente que la seguridad fue insuficiente. De ahí que, en cambio, hayamos optado por seleccionar para el análisis textos en los que la noción de *seguridad aeronáutica* aparece en forma explícita.

4 Asociaciones de connotación positiva

La voz “seguridad” y sus derivadas aparecen en los textos como parte de un reclamo por mayores niveles de seguridad o en críticas por condiciones consideradas inseguras. Aún así, podemos detectar en los textos algunas asociaciones de tipo positivo.

En uno de los textos publicados el día primero de septiembre, a escasas horas del accidente que se produjo en la noche del 31 de agosto de 1999, el periodista Germán Sopena presenta la “cuestión de la seguridad” y trata algunos aspectos específicos sobre la seguridad del Aeroparque Metropolitano. En este análisis podemos encontrar algunos componentes de la idea de seguridad que se reiterarán bajo distintas formas en el resto del corpus. Estos componentes se vinculan entre sí por asociaciones de tipo positivo entre las siguientes ideas:

1. existen “responsables” de la seguridad aeronáutica, lo que supone tanto la presencia de entidades y personas ocupadas de velar por el correcto y seguro desarrollo de las operaciones aéreas como también la posibilidad también de encontrar “culpables” ante la ley²;
2. existen “condiciones” de seguridad, aunque no siempre se explicitan con precisión;
3. las principales condiciones de seguridad están formuladas en “normas de seguridad”.

4.1 Los responsables de la seguridad aeronáutica

El texto de Sopena al que aludimos, señala a través de una voz autorizada que el responsable último por la seguridad aeronáutica es el Estado nacional:

(1) Las palabras de Güiraldes adquieren hoy una dimensión tristemente actual. Consultado anoche por *La Nación*, el ex director del aeropuerto de Ezeiza en 1949 y ex presidente de Aerolíneas Argentinas en 1959-60 sostuvo, visiblemente conmovido por la tragedia, que “el Estado no puede titubear en la *cuestión de la seguridad*”. (1/9/99 “Pasó lo peor...”)

Pueden hacerse dos observaciones: en primer lugar, la seguridad es un tema de injerencia del Estado, que aparece entonces como el mayor responsable, en consonancia con lo que se establece en la legislación aeronáutica nacional. Del análisis de otras notas, surgen otros organismos, todos vinculados al Estado, como responsables de la seguridad. En este caso en particular, los más mencionados son la “Fuerza Aérea”, y algunas de sus dependencias como la “Dirección de Aeronavegabilidad”. Así, por ejemplo, la Fuerza Aérea se presenta como la autoridad encargada de garantizar y financiar la seguridad aérea:

(2) La catástrofe ocurrida en Aeroparque ha dejado al descubierto varias cuestiones vinculadas con la *seguridad aérea* en nuestro país, como la deuda de más de 15.000.000 de pesos que varias empresas aerocomerciales locales mantienen con la Fuerza Aérea Argentina (FAA) por la falta de pago de las tasas aeronáuticas, entre ellas, la de *seguridad de los vuelos* (3/9/1999, “Las aerolíneas deben...”).

Sin entrar en la evaluación del accionar de la Fuerza Aérea, discutido en diversos textos del corpus, podemos señalar que además de la asignación de responsabilidades, en ambos ejemplos se habla de “cuestiones” vinculadas a la seguridad, sin especificaciones, como si lectores, periodista y entrevistado estuvieran de acuerdo en lo que se entiende por *seguridad aeronáutica*. Por un lado, esto supone un conocimiento compartido sobre esta noción, que no es necesario explicitar porque parece formar parte del “sentido común”. Por otro, se muestra una cierta complejidad, se trata de una condición que involucra una multiplicidad de factores, uno de ellos el financiamiento.

Además de las autoridades aeronáuticas, también aparecen como responsables personas individuales. En la mayoría de los textos dedicados a este accidente, se menciona a los pilotos y a los mecánicos pues una de las primeras hipótesis fue la falla mecánica de un motor sobre el se habría trabajado justo antes del intento de despegue.

En relación a los pilotos, considerados quizá los responsables más directos en toda cobertura periodística de un accidente de aviación, es interesante observar que en las manifestaciones de familiares afectados se manifiesta una crítica a lo habitual y reductivo de este pensamiento:

(3) El representante de los primeros [familiares de víctimas del accidente de Fray Bentos (1997)], Ernesto Schulte, les dijo a los periodistas: “*Ahora no van a poder echarle la culpa al piloto o la tormenta. El avión se les cayó en la puerta*” (1/9/1999 “La odisea ...”).

Además de plantear el rol que le cabe a las tripulaciones de vuelo en la seguridad, el texto citado plantea la posibilidad de que los pilotos no sean los únicos responsables y que existan factores que hayan coadyuvado al evento. Esta posición más integral se acerca a la concepción endo-institucional de la seguridad aérea.

4.2 *Las condiciones de seguridad y las normas de seguridad*

Como señalamos, el texto de Sopeña alude a “condiciones de seguridad”, en relación con la infraestructura del Aeropuerto Jorge Newbery, al que a lo largo de la cobertura inmediata del accidente se considera como uno de los factores más importantes que influyó, si no sobre la causa de la interrupción del despegue, sí sobre el desenlace:

(4) Las reflexiones son más concretas, en cambio, sobre las *condiciones de seguridad* del Aeroparque. // Las opiniones dominantes coinciden en lo siguiente: // El Aeroparque es un aeropuerto con los *riesgos* propios de encontrarse encerrado por zonas pobladas y sin posibilidades de extender su única pista. // La *posibilidad siempre latente de un accidente* puede tener consecuencias imprevisibles, pese a las *normas de seguridad* que establecen aproximaciones o despegues orientados a escapar sobre el río (1/9/99 “Pasó lo peor...”).

En otro ejemplo, que reproduce parte de las respuestas del dueño de la compañía aérea, podemos ver la referencia explícita a distintos aspectos que se relacionan también con condiciones de seguridad:

(5) El empresario defendió a todas las partes bajo sospecha: Aeroparque (“si no es seguro, no volamos”), al piloto (“uno de los mejores de la compañía”), al avión (“había recibido una inspección mayor el 16 de julio” último, donde se desarmó y se volvió a armar) y a su propia empresa (“tienen la seguridad necesaria; los accidentes pasan”) (2/9/1999, “El presidente de...”)

El orden empleado por el empresario no es casual, puesto que de esta manera se minimiza en su discurso la responsabilidad que le podría caber a su empresa, pero resulta significativo señalar que, desde la perspectiva endo-institucional, la infraestructura terrestre, los factores humanos, los factores técnicos y la estructura de las organizaciones aeronáuticas son todos componentes de una cultura organizacional segura. Si todos estos factores cumplen con las normas que les son específicas, las condiciones estarán dadas para una operación de mínimo riesgo.

Ya sea que se vinculen con la infraestructura, con los equipos de vuelo o las personas, por otra parte, estas condiciones se presentan como mensurables:

(6) El juez federal Gustavo Literas, a cargo de la investigación, ordenó que el aeroparque Jorge Newbery permanezca cerrado hasta que estén dadas las condiciones de seguridad *mínimas* (2/9/1999, “Descartaron el atentado”).

(7) El vocero sostuvo que el modelo Boeing que se estrelló en Buenos Aires es uno de los más usados en el mundo por las empresas comerciales de aviación y también uno de los que registra los mejores *índices de seguridad*: 1.25 por cada millón de despegues (2/9/1999, “Llegan hoy...”).

El adjetivo “mínimas” y el sustantivo “índice” suponen una concepción cuantitativa de la seguridad que, consideramos, se relaciona con la perspectiva endo-institucional sobre las operaciones aéreas, donde la parametrización y la procedimentalización -el establecimiento de estándares operativos- son características centrales de la actividad.³

Por otro lado, las condiciones de seguridad, como hemos podido ver en el ejemplo (4), se vinculan estrechamente con la existencia de “normas de seguridad” a las que se alude y a veces se explica en forma concisa en los textos. En última instancia, constituyen también condiciones de seguridad en tanto, si no se cumplen, el riesgo de las operaciones es mayor. Sin embargo, en el contexto de la cobertura de un accidente es esperable que algunos textos mencionen la posibilidad de su incumplimiento:

(8) La posición oficial de la Fuerza Aérea durante la audiencia fue la de mantener Aeroparque en funcionamiento, aunque limitando sus operaciones. Sin embargo, en ese momento manifestó enfáticamente que la estación era segura, *aun sin satisfacer algunas normas y recomendaciones de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)* (3/9/1999, “Se acaba la vida...”).

Este último ejemplo muestra que la seguridad no se hace depender de un cumplimiento estricto de la totalidad de las normas y recomendaciones establecidas a nivel internacional. La cita es inespecífica, en tanto no se señala qué normas no se cumplen, pero al asociar mediante una cópula las voces “normas” con “recomendaciones” se relativiza el grado de obligatoriedad de las disposiciones internacionales. De hecho, la OACI establece tanto *normas* -de cumplimiento obligatorio- como *recomendaciones* -de cumplimiento deseable-. Esta distinción, que es conocida por los miembros de las organizaciones aeronáuticas, no lo es, en cambio, por los lectores, y por lo tanto permite que se sostenga discursivamente, al menos en este texto, que la seguridad y el incumplimiento de normas de seguridad no son dos condiciones incompatibles.

5 Asociaciones de connotación negativa

En el contexto de un accidente de aviación reciente, son múltiples las asociaciones de la seguridad con voces de connotación negativa como “riesgo (de accidentes)”, “inseguridad”, “peligro de accidentes”, “error humano”, entre las más reiteradas.

5.1 El riesgo aeronáutico

La idea del “riesgo” aparece en numerosos ejemplos:

(9) Cada piloto, cada pasajero, cada automovilista con una mínima idea sobre *los riesgos inherentes a la aviación*, lo tenía en mente cada vez que pasaba por Aeroparque: el peor escenario de accidente imaginable en el país sería el de un avión que fracasa en el momento crítico de levantar vuelo y que ya no tiene tiempo de frenar; o el de una aeronave que, en su aproximación a la pista antes del aterrizaje, sufriera una caída sobre la zona poblada. Sucedió la primera de esas dos posibilidades. Se transformó, naturalmente, en la peor tragedia de la historia de la aviación civil en la Argentina. Y también en el detonante obligatorio del debate que se reactiva de inmediato sobre el *riesgo* que significa un aeropuerto de grandes jets en plena ciudad (1/9/99 “Pasó lo peor...”)

El riesgo es calificado como “inherente” a las actividades aéreas, concepción que coincide con la noción endo-institucional que ya señalamos. En el conjunto de textos analizados, el riesgo se asocia, en principio, con la distribución de las pistas del Aeroparque y las construcciones que se erigieron a su alrededor lo que configura una situación insegura. Así, en otra nota se sostiene:

(10) Como dice la solicitada de Aeropuertos 2000, la *inseguridad* que ofrece la estación aérea no es nueva. // Las construcciones que aparecieron en los últimos años convirtieron a los alrededores del Aeroparque en una *zona de peligro*. // Ya en 1989, el director de Tránsito Aéreo de la Fuerza Aérea, Jorge Giménez, rechazó la construcción de torres, complejos y comercios en los alrededores del

Aeroparque “para evitar las situaciones de *alto riesgo* que configuran los despistes” (2/9/1999, “Adelantarían el traspaso...”).

Este último ejemplo nos permite señalar que “inseguridad” y “riesgo” son voces que establecen una relación de implicación directa: si hay inseguridad es porque hay riesgos que no están atenuados o que están agravados por otros factores. Así, por ejemplo, si el Aeroparque no estuviera rodeado de construcciones, por lo que es considerado en el texto como “zona de peligro”, seguiría existiendo el riesgo de su cercanía con la zona poblada pero el sería menor. Esta concepción de escala de riesgo se vuelve explícita en el texto en la construcción “alto riesgo”. Como vemos, al igual que la seguridad, el riesgo es mensurable, tal como en la concepción endo-institucional.

La mensurabilidad de los riesgos es resaltada, en este otro texto, por el adjetivo “adicional” para aludir a las circunstancias que incrementan el riesgo inherente:

(11) También reavivó el debate sobre la conveniencia de mantener en funcionamiento una aeroestación dentro de la ciudad. Barra señaló que “en principio la responsabilidad por el accidente es de la empresa LAPA, pero la ubicación del Aeroparque constituye un *riesgo adicional*” (2/9/99 “Se dañó material...”).

Por otro lado, de manera coherente con esta concepción, los riesgos pueden ser minimizados:

(12) Lógicamente, también puede haber un accidente en Ezeiza, como en cualquier otro aeropuerto. Para los especialistas de la aviación, de lo que se trata es, simplemente, de *minimizar los riesgos* en la tierra, tal como cuando se opera un avión en el aire (1/9/99 “Pasó lo peor...”).

La “negligencia” también aparece como un elemento que incrementa los riesgos de las operaciones aéreas. Así, en el siguiente texto se admite su posibilidad de parte de algunas de las personas responsables de la seguridad:

(13) Esa estación, que sigue cerrada por orden judicial, fue allanada ayer por Literas para secuestrar documentación que permita establecer si hubo *negligencia* de la empresa en el mantenimiento de la aeronave o del personal en su actuación (3/9/1999, “Investigan si ...”).

5.2 Las causas de un accidente y el error humano

Como consecuencia de los riesgos, inherentes o adicionales, la ocurrencia de un accidente origina en los textos el tratamiento de sus posibles “causas”. La denominación de “causas”, en plural, está en concordancia con la perspectiva endo-institucional sobre la investigación de un accidente. La negligencia humana a la que aludíamos en la sección anterior, nos lleva directamente a considerar el papel del error humano entre las causas de un accidente, una de las primeras causas que se mencionan como probables en los textos, además de las fallas técnicas posibles. El sintagma “error humano” establece, entonces, una relación negativa con la “seguridad aeronáutica”. En este sentido, cabe observar que, ya sea que los textos traten directamente el tema de la seguridad o no, se observa un interés periodístico por encontrar culpables individuales entre los distintos responsables de la seguridad aeronáutica. Antes que otras personas, que pueden aparecer relativamente rápido o no en la cobertura periodística, los primeros posibles responsables mencionados son los pilotos, al principio con atenuantes y luego con mayor énfasis:

(14) Sí podría ser, indicó uno de los investigadores, que hubieran fallado los dos motores de la nave en el momento de despegar. La otra **hipótesis** que se considera posible es la del *error humano*: que el piloto hubiera decidido abortar el despegue cuando había superado la velocidad y la distancia que ya no permite vuelta atrás (2/9/99 “Se dañó material...”).

(15) El accidente del Boeing 737-200 de la empresa LAPA que se incendió frente al aeroparque metropolitano el 31 de agosto último **se habría producido** por un *error humano*, según confirmó ayer el Comandante de Regiones Aéreas brigadier mayor Enrique Dutra ante los legisladores. // La posibilidad de que el piloto **hubiera cometido un error** en la maniobra de despegue fue anticipada ayer por pilotos con acceso a la información de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (...) (8/9/1999, “La Fuerza Aérea cree...”).

(16) *Error humano*. Esa es la causa del accidente de LAPA, según la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (Jiaac). // “Los procedimientos y controles realizados por la tripulación de vuelo para configurar la aeronave antes del despegue adolecen de errores y omisiones”, sostiene el

informe preliminar entregado ayer al juez federal Gustavo Literas por el brigadier Horacio Viola, presidente de la Jiaac (14/9/1999, “Confirman que el piloto...”).

Como vemos, el error humano es primero “hipótesis” y luego se va convirtiendo en una certeza a medida que otros datos se van descartando y, sobre todo, desde que se realiza la desgrabación del registrador de voces de cabina. Lo significativo resulta que, atribuyendo la explicación a un único error humano, estos textos se alejan de la concepción institucional que subyace a la investigación de los accidentes de aviación y que, en esencia, no debería buscar la culpabilización sino la prevención de reiteraciones en las fallas detectadas. Como señalamos, en esta filosofía de investigación, cada accidente obedece a un conjunto interrelacionado de causas, y el error se explica como una acción o inacción que no pudo ser controlada por las defensas que deberían haber intervenido. El error de los pilotos, como se esforzó por demostrar la investigación judicial posterior, no fue la única falla humana pero en los textos que consideramos la multiplicidad se va reduciendo gradualmente a una causa individual.

En relación con la mención del error humano, por otro lado, cabe señalar que, en la investigación de las causas los textos que entrevistan a miembros de otras organizaciones aeronáuticas siempre aluden a una multicausalidad. Resulta interesante observar que son, en especial, los pilotos quienes más enfatizan esta perspectiva:

(17) Luis Piotti, secretario gremial de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA), aseguró que para entender muchos de los accidentes es imprescindible echar una mirada sobre el proceso de instrucción de los pilotos.

-¿Falló el comandante en el accidente de LAPA?

-Nosotros no estamos capacitados para culpar a nadie. *No nos interesan las culpas, sólo las causas activas y las latentes del accidente.* Las primeras son que el avión despegó sin flaps y que sonó una alarma que no fue escuchada. Eso no quiere decir que la culpa haya sido del piloto (1/10/1999, “Los familiares de las víctimas...”).

Podría pensarse que se trata de un interés corporativo, pero resulta interesante observar que también los familiares de las víctimas se hacen eco de esta idea:

(18) CORDOBA.- Los familiares de las víctimas del accidente de LAPA, ocurrido en Aeroparque hace dos semanas, *relativizaron* la posibilidad de que la tragedia se haya desencadenado *por un error del piloto* Gustavo Weigel. //Reunidos en la casa que les cedió el gobierno provincial, unos cien damnificados (incluidos sobrevivientes) reiteraron anoche que lo ocurrido “es producto de una *acumulación de errores y negligencias*” (15/9/1999, “Los familiares creen...”).

Estos últimos dos ejemplos manifiestan que en ambos discursos grupales no se sostiene la equivalencia entre “error humano” y “error del piloto”, siendo el “error humano” más amplio, tal como se lo concibe dentro de las organizaciones aeronáuticas. Parece comprensible que sean estos dos colectivos, los colegas -quizá los más comprometidos en la prevención por su actividad cotidiana que implica, como vimos, un riesgo inherente- y los familiares de las víctimas -interesados en obtener justicia-, quienes más defiendan la multicausalidad.

6 Conclusiones

Este primer análisis sugiere que existen importantes coincidencias entre la concepción endo-institucional de la *seguridad aeronáutica* y la que se construye discursivamente en los textos periodísticos. Sin embargo, la inespecificidad de los textos periodísticos analizados no nos permite sostener una coincidencia absoluta. Así, si consideramos que la seguridad aérea aparece en la prensa como una cualidad mensurable de un sistema, que depende de un conjunto de responsables, de unas condiciones y de un conjunto de normas de seguridad y que, por el otro lado, integra una idea de riesgo inherente también medible, pero que no se especifican las interrelaciones entre estos distintos componentes ni se precisan las normas pertinentes, resulta difícil sostener la equivalencia completa entre las concepciones dentro y fuera de las organizaciones aeronáuticas.

Aunque las asociaciones positivas encontradas configuran una concepción sobre las condiciones de posibilidad de que exista una “seguridad aeronáutica”, los textos periodísticos analizados tratan a la *seguridad aeronáutica* no como un objeto del que se predique para educar -

al estilo de la divulgación científico-técnica- sino como un trasfondo contra el cual se construye la narrativa del accidente.

Los textos considerados permiten observar además las tensiones existentes entre las distintas organizaciones aeronáuticas en relación a la seguridad aeronáutica y sus respectivas obligaciones en esta esfera. En tal sentido, y en relación con la pregunta la asignación de responsabilidades, podemos observar que, al menos en la etapa inicial posterior a un accidente, los responsables finales parecen ser únicamente los pilotos, aunque ciertos colectivos se esfuercen por señalar la necesidad de una perspectiva más amplia⁴.

Fuentes documentales citadas

- Cappiello, H., “La Fuerza Aérea cree en un error humano”, *La Nación*, 8/9/1999 (online).
Massa, J., “Los familiares creen que hubo error y negligencia”, *La Nación*, 15/9/1999 (online).
Sopeña, G. “Pasó lo peor que podía pasar”, *La Nación*, 1/9/1999 (online).
Villalonga, A. “Adelantarían el traspaso de Aeroparque”, *La Nación*, 2/9/1999 (online).
Zommer, L. “Confirman que el piloto de LAPA ignoró una alarma”, *La Nación*, 14/9/1999 (online).
“La odisea de los familiares por saber algo”, *La Nación*, 1/9/1999 (online).
“Se dañó material clave para la investigación del desastre aéreo”, *La Nación*, 2/9/1999 (online).
“El presidente de LAPA dijo que el avión estaba bien”, *La Nación*, 2/9/1999 (online).
“Descartaron el atentado”, *La Nación*, 2/9/1999 (online).
“Llegan hoy expertos de los EE. UU.”, *La Nación*, 2/9/1999 (online).
“Las aerolíneas deben 15 millones”, *La Nación*, 3/9/1999 (online).
“Investigan si el avión salió con exceso de peso”, *La Nación*, 3/9/1999 (online).
“Los familiares de las víctimas exigieron que se haga justicia”, *La Nación*, 1/10/1999 (online).

Referencias

- Buxton, M. (2005), “Los factores humanos en la gestión aeroportuaria moderna”, en A. Covello (coord.), *Factores humanos, seguridad y calidad en la aviación*, Fundec Editorial, Buenos Aires, Tomo 1, pp. 81–94.
de- Matteis, L. M. A. (2009), *Aviación e interacción institucional. Análisis lingüístico de la comunicación aeronáutica en Español en Argentina*, EdiUNS, Bahía Blanca.
Fairclough, N. (1989), *Language and power*, Longman, New York.
Fontanella de Weinberg, M. B., (ed.) (2000), *El español de la Argentina y sus variedades regionales*, Edicial, Buenos Aires.
Halliday, M. A. K. (1990), *Language, context and text: aspects of language in a social-semiotic perspective*, Oxford University Press, Hong Kong.
Jodelet, D. (1993[1984]), “La representación social: fenómenos, concepto y teoría”, en S. Moscovici, (ed.), *Psicología social II*, Paidós, Buenos Aires, pp. 469–494.
Mariani, B. (2001), “A institucionalização da língua, história e cidadania no brasil do século xviii: o papel das academias literárias e da política do marquês de pombal”, en E. P. Orlandi, (ed.), *História das idéias lingüísticas. Construção do saber metalingüístico e constituição da língua nacional*, Unemat Editora, Cáceres, pp. 99–124.
Neville, M. (2004), *Beyond The Black Box. Talk-In-Interaction in the Airline Cockpit*, Ashgate, Aldershot.
Pêcheux, M. (1994), “Ler o arquivo hoje”, en E. P. Orlandi, (ed.), *Gestos de Leitura; da história no discurso*, Editora da Unicamp, Campinas.
Pennycook, A. (2004), “Critical applied linguistics”, en A. Davies y C. Elder, (eds.), *The handbook of applied linguistics*, Blackwell, Cornwall, pp. 784–807.
Raiter, A. y Szretter Noste, M. (2002), *Representaciones sociales*, Eudeba, Buenos Aires.
Reason, J. (1990), *Human Error*, Cambridge University Press, New York.
van Dijk, T. (1990), *La noticia como discurso. Comprensión, estructura y producción de la información*, Paidós, Barcelona.

Notas

* Proyecto “Interacción verbal en español bonaerense: construcción de identidades, valores y creencias”, dirigido por la Dra. Elizabeth M. Rigatuso en la Universidad Nacional del Sur (subsido SGCyT).

¹Estamos realizando encuestas sobre este particular, pero en principio estas son dos de las posiciones que un sondeo preliminar ha permitido identificar como predominantes.

²En este sentido, cabe destacar que el número de notas dedicadas a las causas judiciales subsiguientes muestra un interés no menor del periodismo -y la sociedad que lee los medios- por los responsables de un accidente.

³En el plano social, la mensurabilidad puede ponerse en relación con los discursos científicos y con los valores de objetividad y prestigio asociados a estos, que transmiten confianza a los lectores.

⁴De hecho, la posterior investigación judicial de este accidente se considera una de las más exhaustivas en términos de la consideración de las culturas organizacionales de seguridad en Argentina.