



Peligro en el aire: cobertura mediática del diario *Granma* a accidentes aéreos en Cuba

Viviana Muñiz Zúñiga¹

Recibido: 22 de junio de 2018 / Aceptado: 13 de noviembre de 2018

Resumen. Desde el año 1960 Cuba ha vivido cerca de una decena de accidentes aéreos con un número considerable de víctimas. Este tipo de acontecimientos, considerados por la teoría de la *agenda setting* como *events*, acarrean consecuencias materiales y psicológicas, ante las cuales es preciso tomar actitudes inmediatas. Este estudio examina la cobertura mediática realizada por el diario cubano *Granma* a 4 accidentes aéreos que han sucedido en los últimos 28 años en el país. Al ser el primero en analizar la influencia de este tipo de *events* en un medio nacional cubano, brinda un esquema de funcionamiento del hecho a partir de la evaluación cuantitativa y cualitativa de la cobertura periodística realizada en cada caso.

Palabras clave: Accidentes aéreos; event; *agenda setting*; cobertura mediática; construcción de la agenda.

[en] Danger in the air: media coverage of *Granma* newspaper to air accidents in Cuba

Abstract. Since 1960, Cuba has experienced close to a dozen air accidents with a considerable number of victims. This type of events brings material and psychological consequences, before which immediate attitudes must be taken. This study examines the media coverage made by the Cuban newspaper *Granma* to 4 air accidents that have happened in the last 28 years in the country. Being the first to analyze the influence of this type of events in a Cuban national environment, it provides a scheme of operation of the fact based on the quantitative and qualitative evaluation of the journalistic coverage carried out in each case.

Keywords: Air accidents; event; agenda setting; media coverage; construction of the agenda.

Sumario. 1. Introducción. 2. La *agenda setting*: *issues*, *events* e impacto en los medios; 2.1. Los accidentes aéreos y la cobertura informativa. 3. Metodología. 4. Resultados; 4.1. El accidente más trágico; 4.2. La década del 90: un event entre hechos trascendentales; 4.3 El Aerocaribbean y la Tormenta Tropical Tomás; 4.4. Año 2018: ¿la historia se repite?; 4.5. Los accidentes aéreos y la planificación de la cobertura mediática. 5. Conclusiones. 6. Referencias bibliográficas.

Cómo citar: Muñiz Zúñiga, Viviana (2019): "Peligro en el aire: cobertura mediática del diario *Granma* a accidentes aéreos en Cuba". *Estudios sobre el Mensaje Periodístico* 25 (2), xx-xx.

¹ Universidad de Oriente (Cuba)
E-mail: vivita@uo.edu.cu

1. Introducción

“A las 12:08 horas del viernes 18 de mayo de este 2018, un Boeing 737-200 arrendado por Cubana de Aviación, con tripulación extranjera y 107 pasajeros a bordo, que hacía el recorrido desde La Habana a Holguín en el vuelo DMJ 0972, en el momento del despegue se precipitó a tierra entre el aeropuerto José Martí y Santiago de Las Vegas” (Instituto de Aeronáutica Civil, *Granma*, 19 de mayo de 2018: 1). Con esta nota informativa el periódico *Granma* daba inicio a la cobertura más grande sobre un accidente aéreo ocurrido hasta la fecha. El fatídico hecho conllevó a que el Consejo de Estado decretara Duelo Oficial² desde las 06:00 horas del 19 de mayo hasta las 12:00 de la noche del día 20, durante el cual la Bandera de la Estrella Solitaria se izó a media asta en los edificios públicos e instituciones militares.

En este caso, el hecho coincidió con tres acontecimientos importantes para la agenda del medio: el aniversario de la muerte de José Martí, el Héroe Nacional, el proceso electoral en Venezuela y la realización del Ejercicio Meteoro 2018 (como parte del cual los organismos e instituciones estatales se preparan para enfrentar catástrofes naturales). El día antes de la ocurrencia del accidente, *Granma* publicó una información amplia sobre el intercambio del Primer Vicepresidente cubano, Salvador Valdés, con directivos de Cubana de Aviación, en el cual se resaltaron las medidas de esa empresa para contribuir al ahorro de recursos, a mejorar la atención al pueblo, etc.

Si bien la noticia sobre el accidente se divulgó rápidamente a través de las redes sociales y el Noticiero Nacional de Televisión (que publicó una nota informativa preliminar), el diario *Granma* brindó durante 8 días una cobertura muy amplia, en la cual se mostraron datos de accidentes anteriores, cronologías de los hechos en el accidente actual, las impresiones de los periodistas y pobladores del lugar que vieron caer el avión, entre otros aspectos.

Este tipo de acontecimientos inesperados, que por lo general acarrear consecuencias materiales y psicológicas, y ante los cuales es preciso tomar actitudes inmediatas, se conocen en la teoría de la *agenda setting* como *events*. Para teóricos como Birkland (1997) y Kingdon (2003) los *events* constituyen hechos generalmente dramáticos que irrumpen repentinamente en el funcionamiento normal de la sociedad y de los medios de comunicación, afectando comunidades determinadas, lo que induce a los políticos a actuar en consecuencia.

Otros autores como Casermeiro (2004), Rodríguez (2004) y McCombs (2006) manifiestan que los temas eventuales constituyen asuntos poco constantes en la jerarquización temática cuya frecuencia de mención no es usualmente alta y que suelen desplazar los focos de atención hacia otros tópicos.

Desde 1960 se han contabilizado en Cuba menos de una decena de accidentes aéreos de grandes proporciones o que incluyan la pérdida de vidas humanas. El más trágico de ellos ocurrió en septiembre de 1989, en el que murieron 170

² Ante otros *events* se ha decretado Duelo Nacional, como en el caso de la muerte de Fidel Castro, donde cesaron las actividades y espectáculos públicos, se izó la bandera nacional a media asta en los edificios públicos y establecimientos militares, y la radio y la televisión mantuvieron una programación informativa, patriótica e histórica.

personas, 126 de ellas a bordo del aparato, que se precipitó sobre una zona poblada a las afueras del Aeropuerto Internacional José Martí de La Habana.

Por ello, este trabajo examina la cobertura mediática realizada por el periódico *Granma* a 4 accidentes aéreos que han sucedido en los últimos 28 años en Cuba. Se seleccionó el diario *Granma* porque es el Órgano Oficial del Partido Comunista de Cuba y representa la visión oficial del país, y debido a la posibilidad de recuperación de los trabajos periodísticos, que en un medio impreso es altamente posible en el tiempo. Además de analizar la cobertura hecha por el diario, se recabaron datos de las publicaciones realizadas por los periódicos provinciales de Sancti Spíritus y Holguín: *Escambray* y *Ahora*, respectivamente, sobre dos de los accidentes ocurridos, lo que permitirá comparar los principales atributos abordados.

Al ser el primero en caracterizar la influencia de este tipo de *events* en un medio nacional cubano, el estudio brinda un esquema de funcionamiento del hecho a partir de la evaluación cuantitativa y cualitativa de la cobertura periodística realizada en cada caso.

2. La agenda setting: issues, events e impacto en los medios

Una de las teorías que ha permitido comprender las relaciones entre los medios y la audiencia en la esfera pública, así como los procesos de dominación por parte de instituciones políticas sobre el contenido mediático, es precisamente la *agenda setting* (Dader, 1990; McCombs, 2006; Aruguete, 2016).

Esta perspectiva, surgida en la década del 70 del pasado siglo, representa “la orientación, conducción o canalización que las mentes de los ciudadanos sufren hacia unos repertorios de preocupación pública en detrimento de otros que no son destacados, como consecuencia de la selección previa que realizan los mass media” (Muñoz, Monzón, Rospir y Dader, 1992: 295).

Su campo de estudio incluye el análisis de la interacción a nivel social de tres agendas, que a su vez involucran a varios actores e instituciones: las agendas política, mediática y pública. Ello conduce a una comprensión generalizada de la agenda como una metáfora para designar las prioridades temáticas que diferentes personas o instituciones suelen tener de acuerdo con sus experiencias personales, y su formación se produce en un contexto determinado (McCombs, Shaw y Weaver, 2014).

Para McCombs (2006) la espina dorsal de una agenda, lo que la sostiene y configura, son esos temas de presencia requerida u objetos, que han sido definidos como “un problema social, a menudo conflictivo, que ha aparecido y es cubierto por los medios de comunicación” (Dearing y Rogers, 1996: 3), bien sea de una forma constante o temporal.

De esta forma, los objetos pueden ser permanentes en el tiempo (*issues*) y agrupados dentro de grandes categorías, o aparecer de forma esporádica (*events*) y no tener la misma configuración que los temas propiamente dichos. Los objetos se enriquecen con determinados atributos (características, peculiaridades, juicios) que otorgan sentido final a esa imagen: “el atributo es un término genérico que engloba

toda la gama de propiedades y rasgos que caracterizan a un objeto” (McCombs, 2006:138).

Los *events* son acontecimientos cubiertos por los medios, originados a partir de hechos que ocurren de forma puntual, “son discontinuos y no se centran, de forma sistemática, en un tiempo o espacio concreto” (Rodríguez, 2004: 30). Se señala que son aquellos relacionados con accidentes, entrega de premios o desastres naturales. “Un tema eventual es un acontecimiento que ocasiona daños físicos en las áreas donde ocurre y un símbolo emocional poderoso que atrapa la atención de los actores sociales, políticos o mediáticos afectados por el mismo” (Kingdon, 2003: 35).

Arugete (2009) sistematiza dos clasificaciones para los temas eventuales en el encuadre informativo: los *key events* (eventos claves) y los *critical events* (eventos críticos). Los primeros constituyen prototipos de cobertura que poseen esquemas informativos establecidos, funcionan como estereotipos, generando que los hechos similares tengan más probabilidad de ser seleccionados que otros (Sádaba, 2008). En tanto, los *critical events* son acontecimientos que motivan la atención del público porque “rompen la rutina habitual e invitan a una definición colectiva o redefinición de un problema social cuando los activistas de los movimientos, los trabajadores de prensa y otros compiten por asignar un significado al tema evocado” (Pride, 1993: 59).

Para Brosius y Eps (1995) los *key events* siempre se refieren a hechos de violencia o daños, ante los cuales los medios reaccionan casi automáticamente. Pueden crear o cambiar los temas de referencia en las coberturas posteriores sobre un hecho, e influir en el criterio de selección de los periodistas a partir de la creación de un nuevo tema en la agenda del medio o darle una nueva dimensión a uno ya establecido. Por otra parte, Pride (1993) explica que los *critical events* son erupciones, discontinuidades radicales en el mundo real que llaman la atención.

Otra tendencia investigativa de los temas eventuales analiza cómo estos hechos “inesperados” atraviesan por diferentes fases hasta posicionarse en la agenda política y promueven el cambio social. Para Kingdon (2003) esto se produce a partir de una “metáfora de flujos”, donde existen 3 flujos conceptuales: una corriente de problemas, que contiene ideas sobre diversos problemas en la sociedad a los que podría aplicarse una política pública; la corriente política, que contiene el flujo y reflujo de la política electoral, la opinión pública y sus similares; y el flujo de políticas, que contiene un conjunto de ideas sobre cómo abordar los problemas.

Birkland y Warnement (2016) señalan que los *focusing events* son reconocibles por sus efectos subjetivos en las *psique* de las masas, mucho más que por sus características objetivas. Los acontecimientos de esta categoría reestructuran nuestras percepciones y nuestra comprensión de los problemas.

2.1. Los accidentes aéreos y la cobertura informativa

Los temas eventuales son particularmente interesantes por su capacidad de instalarse entre las prioridades de la agenda política, pública y mediática simultáneamente. Las coberturas a sucesos de este tipo ocupan bastante espacio de

una agenda finita³, por lo tanto no puede ser ignorada por el público ni es fácilmente contenida por las instituciones políticas. Birkland y Warnement (2016) enuncian que los *events* dan la posibilidad de aprender lecciones, con el objetivo de mitigar o evitar daños futuros y no repetir los errores que produjeron que el desastre se saliera de control.

¿Cómo se ha investigado la reacción de medios e instituciones ante los accidentes aéreos? García (2011) analizó el accidente del avión MD-82 de la compañía Spanair, ocurrido el 20 de agosto de 2008 en el aeropuerto de Barajas (Madrid). El hecho generó una profunda crisis en esta línea aérea y en su matriz, la sueca SAS, poniendo en entredicho la fiabilidad del modelo MD-82 de la firma Boeing, que ya había sufrido percances similares. El autor analiza la respuesta de la compañía aérea a partir del modelo teórico de ciclo de vida de la crisis (*crisis life-cycle theoretical model*), que ayuda a comprender y predecir los cambios y tendencias de la cobertura de los medios durante un conflicto.

Un aporte interesante de ese trabajo fue detallar los diez grandes errores de comunicación cometidos por Spanair, entre los que figuran la escasa capacidad de reacción en las primeras horas transcurridas después del accidente, la carencia de un *call center* para atender de manera específica las llamadas de los ciudadanos, la poca empatía con los familiares de las víctimas, la falta de apoyo de los empleados de la compañía e ir siempre detrás de los hechos sin controlar la agenda mediática (García, 2011).

Por otra parte, Birkland (2004) realizó un estudio sobre tres hechos principales para la seguridad de la aviación: el atentado a Pan Am 103 (PAA 103) sobre Lockerbie, Escocia, en 1988; la pérdida del Vuelo 800 de la TWA (TWA 800) frente a Long Island, Nueva York, en 1996 (que no fue el resultado de una acción terrorista); y los secuestros y ataques del 11 de septiembre en Estados Unidos.

En este caso el autor muestra que la formulación de políticas después de los hechos de 1988 y 1996 proporcionó la materia prima para muchos de los debates que rodearon el cambio de política después de los secuestros y ataques del 11 de septiembre. Aunque no se afirma que esa experiencia previa fue necesaria para lograr un cambio de política después del 11 de septiembre, sostiene que estos acontecimientos y el debate durante las semanas posteriores a la pérdida de TWA 800, contribuyó a la capacidad de los legisladores federales para cambiar las reglamentaciones, en un intento por abordar las fallas de las políticas que permitieron el secuestro de cuatro aviones comerciales casi simultáneamente.

Para Birkland (2004) la “ventana de oportunidad”⁴ (Kingdon, 1995) para el cambio de políticas en desastres de aviación es bastante corta después de un gran evento que llama la atención. Esto es posible porque el entusiasmo inicial por el tema -entre los medios y los encargados de formular las políticas públicas- es prolongado, incluso por un tema tan importante como los ataques del 11 de

³ Los objetos que pueden integrar la agenda mediática son limitados por cuestiones de espacio o de tiempo por lo que al interior de esta agenda ocurren pugnas entre los objetos por mantener la atención pública sobre sí (McCombs, 2006).

⁴ “La ventana de oportunidad” permite que un problema llegue a la agenda política. Se produce en el período posterior a un *event*, que es un momento propicio para el cambio de política porque también existe una fuerte expectativa de que se debe hacer algo para aliviar el dolor (financiero, emocional o físico) causado por un desastre.

septiembre. Además, se emplean a menudo soluciones “fáciles”, que son adoptadas primero para mitigar el efecto del *event*.

“Con el argumento de la falla de política, surge una búsqueda de respuestas y, en particular, un intento de aplicar estas llamadas lecciones de un *event* para mitigar los impactos de estos en el futuro [...] Una parte importante del establecimiento de la agenda no es meramente la atención al problema sino la atención a aspectos particulares de un problema o, de hecho, las diversas formas diferentes de definir qué es el problema realmente” (Birkland, 2004: 343).

3. Metodología

El objetivo de este trabajo es Analizar la cobertura mediática realizada por el periódico *Granma* sobre 4 accidentes aéreos ocurridos en Cuba durante los últimos 28 años, y a partir de ello caracterizar la evolución de este tipo de *events* en medios nacionales. Para ello se aplicó un diseño de investigación cualitativo, aunque se utilizó una técnica cuantitativa para la caracterización de la cobertura de los accidentes en el diario. En ese sentido, se utilizó el método de Análisis- síntesis en la sistematización de los elementos teóricos sobre la *agenda setting* y los *events*.

También se aplicaron técnicas como el Análisis de contenido en sus variantes cualitativa y cuantitativa para caracterizar la cobertura mediática de *Granma* en ambos niveles. La variante cuantitativa permitió determinar la cantidad de trabajos publicados sobre los accidentes, y su evolución temporal; en tanto, la variante cualitativa permitió indagar en el contexto histórico en que se encontraba el medio ante cada accidente, los otros objetos que aparecieron en la agenda, etc. En este caso, la muestra estuvo conformada por todos los trabajos periodísticos publicados en *Granma* sobre los accidentes aéreos evaluados para la investigación.

La segunda técnica utilizada fue la Entrevista a informantes clave, que fue aplicada a los periodistas y directivos del medio que participaron en las coberturas de los accidentes desde el año 1989. En este sentido, fueron entrevistados Enrique Román (director de *Granma* en el período 1987-1990), Jesús Mena (periodista del diario encargado de la cobertura en 1989), Juan Antonio Borrego (corresponsal de *Granma* en Sancti Spíritus y director del periódico provincial Escambray) y Germán Veloz (corresponsal de *Granma* en Holguín).

Desde el año 1989 hasta la actualidad han ocurrido cerca de 8 accidentes aéreos con una cantidad considerable de víctimas (Aviation Safety Database, 2018). Para este análisis se seleccionaron 4 de ellos, cuyos datos se muestran en la siguiente tabla 1.

Tabla 1 Accidentes aéreos seleccionados para el análisis. Fuente: elaboración propia.

Fecha del accidente	Modelo de avión	Compañía que operaba	Lugar en que ocurrió el accidente
3/09/1989	Ilyushin Il-62M	Cubana de aviación	La Habana (Boyeros)
11/07/1997	Antonov An-24RV	Aerocaribbean	Santiago de Cuba
4/11/2010	ATR 72-212	Cubana de aviación	Sancti Spíritus
18/05/2018	Boeing 737-201	Rentado a Global Air	La Habana (Boyeros)

4. Resultados

4.1. El accidente más trágico

El 3 de septiembre de 1989 un Ilyushin Il-62M de origen soviético despegó desde el aeropuerto internacional José Martí con destino a Milán. Presentó fallas en el despegue y chocó en la localidad de Boyeros a las 18:57 hora local.

El 4 de septiembre en la primera página del periódico *Granma* se publicó la primera información, que daba cuenta de lo ocurrido, así como datos preliminares del accidente, en el que murieron 114 pasajeros y 11 miembros de la tripulación, además de varios habitantes de la zona sobre la cual se precipitó la aeronave. El medio precisa en otra de sus ediciones que la cifra final ascendió a 170 fallecidos.

El 5 de septiembre apareció en la primera página del diario la noticia de la identificación de algunas víctimas, trabajo que estuvo a cargo del Instituto de Medicina Legal. En dicha información compareció Jorge González Pérez, director de Medicina Legal, quien también destacó la ayuda del gobierno italiano, que puso a disposición de Cuba personal especializado para apoyar la búsqueda. En esta nota se muestra la lista de fallecidos y 3 fotos del lugar del accidente. También se destacó la muerte del crítico de cine José A. González, cuya despedida de duelo fue hecha por Armando Hart, entonces Ministro de Cultura cubano.

La información continúa en la segunda página precisando los datos de las víctimas y las lesiones corporales de cada una, así como aquellos sobrevivientes (residentes de Boyeros) que se encontraban hospitalizados en cuatro centros médicos de La Habana. Hace énfasis en el tratamiento de las quemaduras graves con el Factor de Crecimiento Epidérmico, inscrito meses antes en el Registro Nacional Sanitario y producido por el Centro de Ingeniería Genética y Biotecnología (CIGB) de Cuba. También alude a la preparación médica de los profesionales que atienden a las víctimas.

El 6 de septiembre aparece publicada una nota informativa con los mensajes de condolencia del entonces presidente cubano Fidel Castro a Francesco Cossiga, Presidente de la República de Italia, y a Giulio Andreotti, Presidente del Consejo de Ministros de ese país. En la misma edición aparece otra información donde la Comisión Estatal designada para la investigación, en la que se precisa, entre otros elementos, que el resultado final debe ser dado de 15 a 20 días, y que habían sido encontradas tres de las cuatro “cajas negras” de la aeronave.

Igualmente se informa sobre el arribo de peritos italianos para colaborar en las búsquedas, las labores de identificación de las víctimas, la entrega de viviendas a las personas que las perdieron en el accidente y la situación médica de los hospitalizados.

Es preciso destacar que, durante los días que duró la cobertura, las informaciones sobre el tema ocuparon las dos primeras páginas del medio, principalmente la parte inferior de la portada, y siempre se ubicaron fotografías en este espacio.

El 7 de septiembre publicaron las palabras del entonces Ministro de Salud Pública, Julio Teja; un mensaje de condolencias de Raúl Castro; una explicación detallada de las técnicas utilizadas para la identificación de las víctimas; y el estado

médico de los pacientes ingresados, fundamentalmente del único sobreviviente que viajaba en el avión: el italiano de 22 años Luigi Capalbo.

Al día siguiente apareció una nota en la primera página del diario, en la que se informa que se identificaron todos los cubanos fallecidos, y además se destaca el agradecimiento de los familiares de las víctimas, la preparación del envío a Italia de los restos, el agradecimiento de los italianos y la cooperación de médicos extranjeros en la atención a los hospitalizados.

El 9 de septiembre se publicaron en primera página las conclusiones preliminares de la investigación, principalmente un diagrama que mostraba el recorrido del avión accidentado en el momento de su caída. Se descartó la posibilidad de un sabotaje, y se explican las dos causas principales: las condiciones meteorológicas desfavorables y el estado del aeropuerto. En esa información se explica que ya los restos de las víctimas italianas habían comenzado a trasladarse hacia ese país.

El 11 de septiembre aparecen las palabras del embajador italiano en Cuba, en las cuales expresa su agradecimiento al gobierno cubano por la atención a las víctimas, y se destaca el traslado de los cuerpos. A partir de este día las informaciones sobre el hecho aparecen en la segunda página sin fotos. Los días 13 y 14 se priorizó la muerte del único sobreviviente, el traslado de su cuerpo a Italia y una nota de agradecimiento de su hermana al gobierno cubano.

Curiosamente, el 12 de septiembre aparece una nota en la página 2 del diario, publicada por la Agencia de Información Nacional (actualmente Agencia Cubana de Noticias), en la que se explica que se abre una nueva ruta aérea entre Venecia y La Habana, con el arribo de otro Il-62M al país.

En esta cobertura es importante destacar que el único género utilizado fue la información, que alternó con Notas oficiales publicadas por el medio. La variedad de atributos tratados denota una mayor apertura de la investigación al público.

4.2. La década del 90: un *event* entre hechos trascendentales

El 11 de julio de 1997 unas 44 personas (39 pasajeros y 5 tripulantes) fallecieron luego de despegar del aeropuerto de Santiago de Cuba con dirección a La Habana, luego de que se le parara el motor izquierdo y precipitara en el mar.

Sin embargo, este accidente no tuvo tanta repercusión mediática como el anterior. El periódico provincial Sierra Maestra, de Santiago de Cuba, no publicó ninguna información al respecto durante ese mes, por lo que el hecho solo fue tratado en medios nacionales y con escasa visibilidad.

Ello puede deberse en gran medida a otro suceso que encabezó las prioridades temáticas durante esa fecha: el traslado a Cuba de los restos de Ernesto (Che) Guevara y sus compañeros de la guerrilla desde Bolivia, donde fueron identificados. Desde el 11 de julio y durante más de una semana, el traslado de los restos del combatiente, quien luchó en la Sierra Maestra junto a Fidel Castro, ocupó las primeras páginas del diario, en las cuales se publicaron extensos reportajes al respecto.

Sobre el accidente se publicó el 12 de julio en la segunda página, una nota informativa del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, en la que se precisaba el listado de fallecidos y se informaba acerca de las labores de búsqueda, en las que

participaron unidades de superficie de las tropas Guardiafronteras, barcos de pesca y buzos, así como helicópteros de la Fuerza Aérea.

El 16 de julio se publicó una nota informativa final, en la que se precisaba que se habían encontrado los restos de 22 personas, de las cuales 21 fueron identificadas, que se había hallado un registrador de voz que no aportó elementos útiles a la investigación y no fue localizada la “caja negra” de la aeronave.

Según la nota, la causa probable del accidente fue que durante el despegue dejó de funcionar el motor izquierdo, situación que hubiera podido solucionarse dadas las características técnicas y aerodinámicas de la aeronave y el entrenamiento de los pilotos. Por último se explicó que: “Las acciones posteriores de la tripulación, en difíciles condiciones de baja altura, a poca velocidad y en vuelo nocturno, dieron lugar a que no fuera posible salir de la emergencia y en consecuencia, la nave se precipitara al mar” (Instituto de Aeronáutica Civil, *Granma*, 16 de julio de 1997: 2).

Como se observa en este caso, el accidente solo fue tratado a partir de notas informativas y su grado de permanencia en la agenda es bajo. Ello se debe a la ocurrencia de otro hecho de gran importancia para el medio de comunicación, que desplazó su agenda completamente para darle cobertura.

4.3. El Aerocaribbean y la Tormenta Tropical Tomás

El 5 de noviembre de 2010 una aeronave ATR-72 de la aerolínea cubana Aerocaribbean, que cubría la ruta Santiago de Cuba- La Habana, se estrelló en un paraje de la región de Guasimal, en la provincia de Sancti Spiritus, dejando un saldo de 68 fallecidos.

Curiosamente, la Defensa Civil cubana había decretado la fase de Alarma Ciclónica a la provincia de Guantánamo y 6 municipios de Holguín por la Tormenta Tropical Tomás, en tanto Santiago de Cuba se encontraba en Alerta Ciclónica, junto a los municipios de Banes y Rafael Freyre, en Holguín. *Granma* y Las Tunas estaban en Fase Informativa.

El hecho es que la región oriental del país se preparaba para enfrentar el paso del meteoro, que no tuvo ninguna relación con el accidente aéreo. Sin embargo, en las ediciones impresas del diario se le dio una amplia cobertura al paso de la tormenta, como suele ocurrir ante este tipo de *events* (Lageyre, 2018) y el accidente aéreo apenas trascendió en la agenda del periódico. En este caso, coincidieron dos *events*, y uno fue cuantitativamente superior al otro en cuanto a su aparición en los trabajos periodísticos.

El 5 de noviembre apareció en la primera página del periódico una nota del Instituto de Aeronáutica Civil que refería que el Aerocaribbean había informado una situación de emergencia, perdiendo después el contacto con los servicios de control de tránsito aéreo. La nota precisaba que en esos momentos “las autoridades aeronáuticas y del territorio se encuentran precisando los detalles del hecho, y se creó una comisión para investigar tan lamentable accidente” (Instituto de Aeronáutica Civil, *Granma*, 5 de noviembre de 2010: 1).

Ese mismo día apareció en la segunda página el listado de fallecidos junto a una información cancelando los viajes terrestres a la región oriental por las condiciones

hidrometeorológicas, lo que demuestra cómo el medio fue abordando ambos hechos simultáneamente.

El 6 de noviembre se publicó en la página 3 una información en la que el experto forense Jorge González Pérez (quien había participado en investigaciones sobre accidentes aéreos con anterioridad) dijo que el país disponía de una red nacional de criminalística con recursos y material necesario, así como el personal especializado que les permite identificar a las víctimas con seriedad. En la misma información se explica que el Primer Secretario de Sancti Spíritus destacó la respuesta y disciplina de miembros de las comunidades cercanas a la zona del accidente, quienes contribuyeron a la localización de la aeronave. En esa edición figura otra nota informativa que explica que las cajas negra y de voz del avión habían sido encontradas.

El último trabajo periodístico respecto al accidente fue publicado el 8 de noviembre. El reportaje, que apareció en la página 3 del diario, mostró las historias de los pobladores que residían en lugares cercanos al accidente, pues el avión se precipitó en un marabuzal de una zona ganadera ubicada en las inmediaciones de las comunidades Vanguardia y Mayábuna, a un lado de la presa Zaza. El reportaje destacó el humanismo de los habitantes del lugar, que ayudaron a los bomberos e investigadores a llegar al avión.

Aunque la cobertura mediática de este accidente fue breve y cuantitativamente no significativa para la agenda del diario *Granma*, el semanario *Escambray*, Órgano del Comité Provincial del Partido en Sancti Spíritus, dedicó un suplemento especial al hecho, calificado como el segundo mayor en la historia de la aeronáutica cubana (Borrego, 2011: 8).

El número correspondiente al 6 de noviembre dedicó un suplemento especial al accidente aéreo, en el que se presentaron los datos de los fallecidos, un diagrama del accidente, los testimonios de las personas que estuvieron en el lugar, las investigaciones que se estaban llevando a cabo, un fotorreportaje sobre el accidente, la repercusión internacional del hecho y la labor de las autoridades ante el suceso. Aunque el género periodístico más utilizado fue la Información, también se publicaron 2 reportajes y una crónica, lo que muestra la diversidad en la forma de narrar los sucesos. Es preciso señalar que esta edición del medio presentó más del doble de la información que apareció en el periódico *Granma* durante los 3 días de la cobertura, en los que prevalecieron las notas informativas.

A un año de la tragedia, el 5 de noviembre de 2011, el periódico *Escambray* publicó un reportaje en el que aparecían varios testimonios de personas que estuvieron en el lugar cuando el avión se precipitó a tierra, y se destacó la participación del pueblo en la búsqueda de sobrevivientes a pesar del incendio que hubo. Estos elementos demuestran las potencialidades de los medios provinciales o locales en el tratamiento mediático de los *events*, pues mientras en el medio nacional estos hechos no afectaron cuantitativamente la composición de la agenda mediática, en el semanario la agenda se desplazó completamente para cubrir el accidente.

4.4. Año 2018: ¿la historia se repite?

Para realizar una caracterización completa de la cobertura del periódico al accidente del 18 de mayo en la versión impresa del diario, se evaluó el comportamiento del tema desde el día 19, cuando apareció el *event* en la agenda, hasta el lunes 28, cuando publicaron el último trabajo. La Tabla 2 muestra la cantidad de trabajos periodísticos publicados y el porcentaje que representan del total en cada edición, los atributos tratados cada día y los géneros periodísticos utilizados. En este caso se tuvieron en cuenta la Nota Informativa y el Dossier de mensajes publicados en las redes sociales, que si bien no constituyen géneros periodísticos, se incluyen como parte de las coberturas del medio.

Tabla 2. Caracterización de la cobertura periodística del diario *Granma* al accidente aéreo del año 2018. Fuente: elaboración propia.

Día	Cantidad de trabajos publicados	Atributos	Géneros periodísticos utilizados
1	5 (71,4%)	Cantidad de víctimas Investigación de los hechos Respuesta del gobierno Labor de los periodistas Impacto sentimental del accidente Envío de condolencias al país Movilización de los familiares en Holguín Atención médica a las sobrevivientes Identificación de las víctimas	2 Informaciones 3 Reportajes (5 fotos)
2	12 (80,0%)	Preguntas y respuestas sobre el accidente Respuesta del gobierno Recorrido del Presidente por los lugares Duelo de los holguineros Accidentes aéreos en Cuba Labor de los periodistas Envío de condolencias al país Listado de pasajeros Identificación de las víctimas	3 Reportajes (10 fotos) 3 Informaciones (5 fotos) 3 Crónicas (1 foto) Mensajes de las redes sociales Nota Informativa Listado de pasajeros
3	2 (28,5%)	Respuesta del gobierno Investigación de los hechos Atención médica a las sobrevivientes Traslado de los cuerpos a Holguín Identificación de las víctimas	2 Reportajes (2 fotos)
4	5 (27,7%)	Investigación de los hechos Atención médica a las sobrevivientes Envío de condolencias al país Investigación de la aerolínea en México	4 Informaciones 1 Reportaje (1 foto)
5	2 (28,5%)	Identificación de las víctimas Atención médica a las sobrevivientes	1 Información (1 foto) 1 Crónica (2 fotos)
6	3 (22,2%)	Labor de los periodistas Pasajeros del avión	2 Crónicas 1 Nota Informativa
7	1 (11,1%)	Atención médica a las sobrevivientes	1 Nota Informativa
8	1 (12,5%)	Identificación de las víctimas	1 Reportaje (1 foto)

Estos datos permiten demostrar la amplitud temática del medio en el caso de esta cobertura, como parte de la cual se editó un Suplemento Especial de 13 páginas publicado el 21 de mayo (segundo día). Durante la cobertura es preciso destacar algunos aspectos que fueron publicados:

- Se publicó un reportaje sobre el apoyo de los presidentes cubanos al pueblo ante la ocurrencia de hechos trascendentales, principalmente otros *events*, como el accidente aéreo de septiembre del 89, en el que participó Fidel Castro; el Huracán

Matthew y la devastación que causó en Baracoa, en la que estuvo Raúl Castro; y se mencionaron acontecimientos como el Huracán Sandy (2012), el Huracán Irma (2017) y el Incendio de grandes proporciones en Santiago de Cuba (2012).

- El primer día de la cobertura se informó acerca de una operación programada que se le realizó al General de Ejército Raúl Castro, Primer Secretario del Partido Comunista de Cuba, quien se encontraba al tanto del accidente y emitió orientaciones precisas.

- El periódico publicó en el Suplemento Especial un reportaje con el “Minuto a minuto” de la cobertura del accidente, que mostró con mayor transparencia el proceso de investigación de los hechos, las instituciones y personas que participaron, la preparación del Gobierno para enfrentar ese tipo de acontecimientos, y la capacidad de inmediatez de los periodistas y el medio.

- Se observa un mayor empleo de los recursos gráficos (fotos e infografías), que complementan lo que se explica en el texto y permite dar al trabajo mayor atractivo y profundidad.

A partir del quinto día la cantidad de trabajos periodísticos sobre el tema disminuyó considerablemente, e incluso la agenda del medio pasó a priorizar la muerte del terrorista Luis Posada Carriles, y se publicó un Suplemento Especial sobre los atentados contra el país después del triunfo de la Revolución.

El semanario *Ahora*, Órgano del Comité provincial del Partido en Holguín, también priorizó en su agenda el nefasto accidente. El 19 de mayo publicó 3 trabajos sobre el hecho, lo que representó el 20% del total en esa edición; el 26 de ese mes dedicó un Suplemento Especial, como parte del cual se utilizaron 7 páginas de las 8 con las que se publica el periódico, para hablar del suceso; y finalmente, el 2 de junio se publicó un comentario, cerrando la cobertura informativa al accidente, que para este medio duró 3 semanas. Los atributos tratados en el caso del semanario coinciden con los priorizados por *Granma*, aunque es preciso destacar la utilización de una mayor cantidad de fotografías y la publicación de infografías, que permiten ofrecer más datos de manera interactiva y sintética, y un mayor empleo de los géneros de opinión, como el reportaje y la crónica.

4.5. Los accidentes aéreos y la planificación de la cobertura mediática

Enrique Román era el director del periódico *Granma* cuando ocurrió el trágico accidente aéreo en septiembre de 1989. En una entrevista realizada para este estudio, el periodista explicó que la organización de la cobertura en aquel caso surgió del propio departamento informativo. “Supe del accidente por la policía y llegué al lugar del accidente con el General Senén Casas, que era el Ministro de Transporte. Recuerdo haber entrado por una calle y había mucho césped. El avión se fragmentó de una manera impresionante y no había restos humanos donde estuve”.

Jesús Mena, uno de los periodistas que participó en esa cobertura, expresó que a él lo enviaron a reportar el hecho porque atendía Turismo, y en el avión viajaban muchos extranjeros. “Nos encargaron que atendiéramos los hechos hasta que saliera el último fallecido. Yo fui a Medicina Legal, había muchos cadáveres y fue impresionante tener que reportar. Cuando comenzaron a llegar los familiares

mostraban el agradecimiento por la atención recibida. La orientación era hacer la cobertura informativamente”.

“El tema de los accidentes aéreos nunca ha sido fácil de manejar, por la cantidad de fuentes que involucra. Recuerdo que Fidel Castro fue al lugar del hecho y nosotros informábamos todo lo que sucedía, pero no existía un plan específico para hacerlo. Tampoco el contexto era el más adecuado para una gran cobertura, porque en esa época ocurrió el derrumbe del Campo Socialista, y el periódico estuvo muy pendiente a eso” (Enrique Román, entrevista personal, 22 de mayo de 2018).

En el año 2010 tampoco existió una planificación específica. Juan Antonio Borrego (entrevista personal, 23 de mayo de 2018), corresponsal del periódico *Granma* en Sancti Spíritus, explicó que “apenas publicaron algunas informaciones y un reportaje sobre la ayuda de las personas. Realmente hicimos más trabajos para el periódico provincial *Escambray* y en el sitio web del semanario en Internet”.

La siguiente tabla muestra los elementos generales de las coberturas realizadas en los accidentes aéreos que se analizan. Hasta la fecha, la cobertura informativa más extensa fue la hecha al accidente del año 1989, y sin embargo no fue la más profunda, pues solo se publicaron Informaciones.

Tabla 3. Resumen de los accidentes aéreos analizados y las coberturas del diario *Granma*.
Fuente: elaboración propia.

Fecha del accidente	Atributos destacados	Duración en la agenda (días consecutivos)
3/09/1989	Listado de las víctimas Apoyo del gobierno cubano Ayuda del gobierno italiano Hospitalización de las víctimas y recorrido por centros médicos Preparación médica Solidaridad con damnificados Investigaciones de los hechos Agradecimiento de los familiares de las víctimas al gobierno	9 días
11/07/1997	Listado de las víctimas Investigaciones de los hechos	5 días
4/11/2010	Listado de las víctimas Investigaciones de los hechos Apoyo de los habitantes del lugar	3 días
18/05/2018	Investigación de los hechos Respuesta del gobierno Labor de los periodistas Impacto sentimental del accidente Envío de condolencias al país Atención médica a las sobrevivientes Identificación de las víctimas Accidentes aéreos en Cuba	8 días

A grandes rasgos se observa que los *events* no solo permiten que los gobiernos aprendan lecciones para su gestión (Birkland y Warnement, 2016), sino que brindan a los medios la posibilidad de adquirir herramientas para organizar mejor su gestión y poder ofrecer una cobertura informativa más completa. Según Yailín

Orta, directora del periódico *Granma* actualmente, la estrategia seguida por el medio para realizar la cobertura en este caso fue la siguiente:

- Se diseñó la cobertura y se establecieron las condiciones logísticas.
- Dos equipos del diario se trasladaron hacia el lugar del trágico accidente.
- Otro equipo de reporteros fue hacia el Hospital Calixto García, donde se atendían a las tres sobrevivientes.
- El corresponsal en la provincia de Holguín se movilizó en función de la cobertura.
- La Jefa de Información fue al encuentro con las máximas autoridades del Ministerio de Transporte.
- Se integraron todos los equipos en función de la cobertura online y se estructuró el sistema de trabajo para garantizar la salida por todos sus multicanales en idioma español e inglés.
- Paralelamente se encauzó la edición impresa.

Evidentemente existe una diferencia sustancial en el contexto de producción mediática en el caso del accidente de 2018 respecto a los anteriores: la fuerte presencia de las redes sociales y la interacción entre los diferentes medios que se produce en Internet. Ambas condiciones no solo hacen que *Granma*, como Órgano Oficial del Partido en Cuba, tenga mayor competencia como medio con otros que a nivel internacional están constantemente actualizando sus contenidos; sino que pueda aprovechar las redes sociales para expandir su alcance y pueda posicionarse.

Germán Veloz (entrevista personal, 23 de mayo de 2018), corresponsal del diario en Holguín, explicó que “los años de experiencia y el propio oficio van dando un norte para comenzar. Después las autoridades políticas localizaron a la prensa en la provincia y crearon un puesto de mando en el aeropuerto. El periódico informó en tiempo real la creación de ese puesto y la participación de las autoridades del Partido y el Gobierno en Holguín”.

“A partir de ese momento comenzamos a enviar informaciones sobre las indicaciones a los familiares de las víctimas, el viaje de ellos a La Habana en la caravana, y las orientaciones para la identificación. *Granma* organizó la cobertura por equipos de trabajo. Cuando recibí las primeras orientaciones como corresponsal, ya yo estaba en el aeropuerto. El periódico provincial *Ahora* también cubrió ampliamente el hecho” (Germán Veloz, entrevista personal, 23 de mayo de 2018).

En el periódico *Ahora* conocieron de la noticia a través de la red social Facebook, donde se publicaron las primeras imágenes. Según Isis Sánchez, Jefa de Información del semanario holguinero, inmediatamente comenzaron a contrastar fuentes y a publicar información en la página en Internet.

“Tuvimos que desmontar la edición impresa y entregarlo al poligráfico a las 2:00 am. No hubo orientación del Partido, todo lo hicimos en nombre del medio y nos guiamos por las opiniones en las redes sociales. Trabajamos a partir de lo que hicieron las autoridades en el puesto de mando y de la solidaridad de todo el pueblo con los familiares de los fallecidos” (Isis Sánchez, entrevista personal, 23 de mayo de 2018).

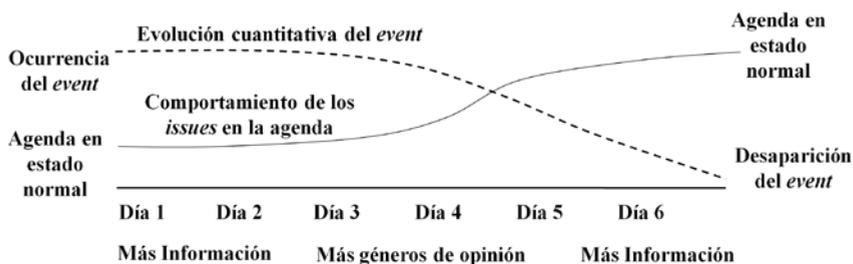
Ahora bien ¿cómo reaccionaron los periodistas del *Granma* ante el accidente? La subdirectora del medio, Yeilén Delgado, sintetizó en una crónica publicada el 25 de mayo en el diario, titulada *Las malas noticias nunca son buenas*, algunas impresiones que reflejan el modo de actuar de los periodistas ante la ocurrencia de un *event* (particularmente de un accidente de gran magnitud):

“Los que hacemos y defendemos un Periodismo diferente, sustentado sobre la ética, también sabemos que los reporteros nunca trabajan más y mejor que en coyunturas excepcionales, y nunca como entonces es nuestro trabajo más leído, escuchado o visto. Aquella jornada nadie temió salir a desafiar la lluvia intensísima, y no hubo especializaciones temáticas” (Delgado, 2018: 5).

Lo anterior se corresponde con el resultado de otras investigaciones sobre *events* en Cuba (Lageyre, 2018), que denotan algunas prácticas de los periodistas y los medios en estos casos: aumenta el trabajo en equipo entre los periodistas, la planificación editorial ocurre sobre la marcha del propio suceso, aumenta la regulación externa a partir de la influencia de organizaciones políticas e instituciones gubernamentales, se incrementa la participación del público a través de los medios y la noción sobre la ética periodística se refuerza a partir del respeto a las víctimas y el tratamiento del tema informativamente, sin sensacionalismos.

Por último, el siguiente esquema muestra la evolución del *event* en el periódico *Granma*, que sirve como base para desarrollar otros estudios de este tipo en medios nacionales cubanos. En este sentido, es importante señalar que el proceso evolutivo del tema se hizo sobre la base de 6 días, que es el promedio de permanencia total de los accidentes analizados, pues el alcance y las consecuencias del *event* determinan su duración en la agenda del medio. Asimismo, este tipo de *event* muestra un comportamiento diferente al que se ha evaluado previamente (Lageyre, 2018), como los huracanes, porque en el caso de un desastre natural el hecho se produce en periodos más largos y las fases por las que atraviesa, desde el punto de vista civil, son más extensas.

Figura 1 Esquema de comportamiento del *event* en la agenda del periódico *Granma*.
Fuente: elaboración propia.



La complejidad en este caso radica en que la cobertura del accidente aéreo del año 2018 fue muy diferente a las realizadas previamente, debido a la propia preparación del medio, la organización de una cobertura mejor articulada en

función de emitir un mayor volumen de información, y la influencia de las redes sociales y otros medios extranjeros que compiten por la atención pública.

Como *events*, los accidentes, terremotos, muertes y otros hechos de consecuencias inmediatas, no son “planificados” en las coberturas, ni poseen un proceso de evolución largo en las agendas mediáticas, por lo que no permiten que los periodistas se preparen previamente, ni existen manuales o protocolos para reaccionar eficazmente ante ellos.

5. Conclusiones

La aparición de temas eventuales en las agendas mediáticas constituye una oportunidad para que los periodistas, fuentes de información y los directivos de los medios aprendan en cuando a la gestión de coberturas en situaciones específicas. Ello también requiere de la modificación de rutinas productivas que se establecen con anterioridad y permiten el funcionamiento regularizado de los órganos de prensa.

El análisis de la cobertura mediática realizada por el periódico *Granma* a accidentes aéreos ocurridos en Cuba durante los últimos 28 años, reveló que, a excepción del hecho más reciente, estos *events* no ocupan lugares importantes en la agenda del medio desde el punto de vista cuantitativo. Ello quiere decir que, a pesar de ser un suceso significativo para los periodistas, el gobierno y la sociedad, no se posiciona en los primeros lugares del listado temático.

La cobertura periodística al accidente del Boeing 737-201, ocurrido el 18 de mayo en La Habana, marcó una diferencia notable en cuanto a la atención mediática a este tipo de acontecimientos desde el punto de vista cuantitativo y cualitativo. En este caso, la evolución del tema se produjo a partir de días y no de semanas, como se ha demostrado en estudios previos, y los géneros periodísticos fluctúan en etapas más informativas o más opinativas y de reflexión.

Los medios provinciales que dieron cobertura a dos de los accidentes evaluados modificaron drásticamente la composición de su agenda en cada caso, y el *event* permaneció más tiempo debido a la frecuencia de publicación que poseen. Los semanarios analizados presentaron un mayor empleo de los recursos gráficos y de géneros de opinión, en comparación con *Granma*.

6. Referencias bibliográficas

- Aruguete, Natalia (2009): *Los medios y la privatización del ENTEL. El tratamiento noticioso del servicio telefónico argentino antes y después de su transferencia (agosto de 1990–enero de 1991). Un estudio exploratorio*. Tesis de doctorado. Universidad Nacional de Quilmes, Argentina.
- Aruguete, Natalia (2016): *El poder de la agenda: política, medios y público*. Argentina, Editorial Biblos.
- Birkland, Thomas (1997): *After disaster: Agenda setting, public policy, and focusing events*. Georgetown, University Press.

- Birkland, Thomas (2004): "Learning and policy improvement after disaster: the case of aviation security". *American Behavioral Scientist*, vol. 48 (3): 341-364.
- Birkland, Thomas & Warnement, Megan (2016): "Refining the idea of focusing events in the multiple-streams framework". *Decision-making under ambiguity and time constraints*, pp. 91-108.
- Borrego, Juan Antonio (2011): "La noche que lloró Mayábuna". *Escambray*, 5 de noviembre, p. 8.
- Brosius, Hans-Bernd; Eps, Peter (1995): "Prototyping through key events: News selection in the case of violence against aliens and asylum seekers in Germany". *European Journal of Communication*, vol. 10 (3): 391-412.
- Casermeyro, Alicia (2004): *Los medios y las elecciones. La Agenda Setting en la Ciudad de Buenos Aires*, Educa.
- Dader, José Luis (1990): "La canalización o fijación de la agenda por los medios". En: Muñoz, Alejandro; Monzón, Cándido; Rospir, Juan Ignacio; y Dader, José Luis (eds.): *Opinión pública y comunicación política*. Madrid, Eudema.
- Dearing, James & Rogers, Everett (1996): "Agenda-setting. Communication concepts 6". *Thousand Oaks/London*, Sage, vol. 26, 558-567.
- Delgado, Yeilén (2018): "Las malas noticias nunca son buenas". *Granma*, 25 de mayo, p. 5.
- García, José Vicente (2011): "El accidente aéreo de Spanair y la gestión de crisis". *Razón y palabra*, 16, no 76, 1-16.
- Instituto de Aeronáutica Civil (1997): "Nota Informativa". *Granma*, 16 de julio, p. 2.
- Instituto de Aeronáutica Civil (2010): "Nota Informativa". *Granma*, 5 de noviembre, p. 1.
- Instituto de Aeronáutica Civil (2018): "Nota Informativa". *Granma*, 19 de mayo, p. 1.
- Kingdon, John (1995): "The policy window, and joining the streams". *Agendas, alternatives, and public policies*, pp. 172-189.
- Kingdon, John (2003): *Agendas, Alternatives, and Public Policies*. (2da ed). New York, Longman Classics in Political Science.
- Lageyre, Sheyla (2018): *En el ojo del huracán...Influencia de los temas eventuales en la construcción de las agendas mediáticas en Santiago de Cuba*. Tesis de Licenciatura. Universidad de Oriente, Cuba.
- Mccombs, Maxwell (2006): *Estableciendo la agenda: el impacto de los medios en la opinión pública y en el conocimiento*. Barcelona, Grupo Planeta (GBS).
- Mccombs, Maxwell; Shaw, Donald; and Weaver, David (2014): "New directions in agenda-setting theory and research". *Mass communication and society*, 17 (6), 781-802.
- Muñoz, Alejandro; Monzón, Cándido; Rospir, Juan Ignacio; y Dader, José Luis (eds., 1990): *Opinión pública y comunicación política*. Madrid, Eudema.
- Network, Aviation Safety (2018): "ASN Aviation Safety Database". *Publication of Flight Safety Foundation March Edition*. <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20180518-0>.
- Pride, Richard (1995): "How activists and media frame social problems: Critical events versus performance trends for schools". *Political Communication*, 12 (1), 5-26.
- Rodríguez, Raquel (2004): *Teoría de la Agenda-Setting: aplicación a la enseñanza universitaria*. Observatorio Europeo de Tendencias Sociales.
- Sádaba, Teresa (2008): *Framing: el encuadre de las noticias: el binomio terrorismo-medios*. Buenos Aires, La Crujía Ediciones.
- Staggenborg, Suzanne (1993): "Critical events and the mobilization of the pro-choice movement". *Research in Political Sociology*, 6 (1), 319-345.

Viviana Muñiz Zúñiga es licenciada en Periodismo (Universidad de Oriente, 2013) y Doctora en Ciencias de la Comunicación (Universidad de La Habana, 2017). Profesora y Coordinadora de la Carrera de Periodismo en la Universidad de Oriente (Cuba). Investiga los procesos de construcción y establecimiento de la agenda mediática en Cuba, la relación entre las fuentes institucionales con los órganos de prensa en Santiago de Cuba y otras provincias del país, y la implementación de las Política Informativa y Editorial en los medios de comunicación cubanos.