

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS, SOCIALES Y DE LA COMUNICACIÓN

TRABAJO DE FIN DE GRADO

GRADO EN PERIODISMO

**El tren del sur de Tenerife: tratamiento
informativo en la prensa canaria**

Autor: Víctor Manuel Cruz Barreto

Directora: Dra. María Sonnia China Rodríguez

CURSO ACADÉMICO 2017 / 2018

SAN CRISTOBAL DE LA LAGUNA, SEPTIEMBRE DE 2018

RESUMEN

La presente investigación tiene como punto de partida la ausencia de noticias sobre el proyecto del Tren del Sur de Tenerife detectada en los medios de comunicación impresos de Canarias en el periodo comprendido entre el año 2017 y buena parte de 2018. Tras comprobar la escasez de informaciones relevantes publicadas que hicieran referencia a este asunto, se antoja necesario realizar un estudio exploratorio sobre una cuestión que, durante años, ha suscitado un importante debate político y ciudadano en parte de la sociedad de Canarias y, en especial, en Tenerife.

Se han seleccionado cuatro medios de comunicación impresos que se editan en las dos provincias canarias, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, respectivamente -El Día, La Opinión de Tenerife, Diario de Avisos, Canarias 7 y La Provincia-, con el objetivo de someter a un exhaustivo estudio los textos publicados sobre el proyecto del Tren del Sur. Para ello, se han empleado técnicas de investigación social cuantitativa que pretenden poner de relevancia los tramos temporales en que este asunto ha tenido una mayor intensidad informativa además de aquellos en los que ha descendido el interés de los periódicos por el mismo. Asimismo, en otra línea y utilizando técnicas de investigación cualitativa, se han realizado entrevistas en profundidad con algunos de los principales protagonistas relacionados con el proyecto con el fin de recabar su visión y opinión actual sobre el tema, aportando así una mayor profundidad a este trabajo.

De igual forma, el planteamiento con el que el autor de este trabajo aborda esta investigación parte de dos vertientes: por un lado, la gestión de los datos y la forma con la que, en los últimos 20 años, la prensa ha informado sobre el tema sometido a estudio y, por otro, el seguimiento informativo realizado por la población y los protagonistas de este trabajo, mediante la realización de encuestas y entrevistas, respectivamente.

En esta base, las conclusiones toman un grado importante de relación con las hipótesis planteadas, observando, por ejemplo, la clara posición a favor de la construcción del sur por parte de los residentes de Tenerife y la falta de seguimiento de la prensa, entre otras.

Palabras clave: movilidad, transporte, población, tren, Tenerife, prensa.

ABSTRACT

The present investigation has as starting point the absence of news about the train project of the south of Tenerife detected in the printed media of the Canary Islands in the period between 2017 and much of 2018. After checking the shortage of information Relevant publications that made reference to this matter, it seems necessary to carry out an exploratory study on an issue that, for years, has provoked an important political and citizen debate in part of the society of the Canary Islands and, especially, in Tenerife.

Four printed communication media have been selected that are published in the two Canary Islands, Santa Cruz de Tenerife and Las Palmas de Gran Canaria, respectively -El Día, La Opinión de Tenerife, Diario de Avisos, Canarias 7 and La Provincia-, with the objective of submitting to an exhaustive study the texts published on the southern train project. To do this, quantitative social research techniques have been used that seek to highlight the time frames in which this issue has had a greater information intensity in addition to those in which the interest of the newspapers has descended for it. Likewise, in another line and using qualitative research techniques, in-depth interviews have been conducted with some of the main protagonists related to the project in order to gather their current vision and opinion on the subject, thus providing greater depth to this work.

Similarly, the approach with which the author of this work addresses this research is based on two aspects: on the one hand, the management of data and the way in which, in the last 20 years, the press has reported on the subject under study and, secondly, the informative follow-up carried out by the population and the protagonists of this work, through surveys and interviews, respectively.

On this basis, the conclusions take an important degree of relation with the hypotheses, observing, for example, the clear position in favor of the construction of the south by the residents of Tenerife and the lack of follow-up of the press, among others.

Keywords: mobility, transport, population, train, Tenerife, press,

ÍNDICE

RESUMEN / ABSTRACT	
1.	INTRODUCCIÓN 2
2.	JUSTIFICACIÓN..... 3
3.	ANTECEDENTES Y ESTADO ACTUAL DEL TEMA 5
4.	MARCO TEÓRICO..... 8
5.	PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN 12
6.	OBJETIVOS E HIPÓTESIS..... 12
6.1	Hipótesis..... 13
6.2	Objetivos..... 13
7.	FUNDAMENTOS..... 14
8.	METODOLOGÍA..... 15
8.1	Análisis cuantitativo 15
8.2	Análisis cualitativo..... 18
9.	RESULTADOS Y ANÁLISIS 19
9.1	Análisis de los medios 19
9.2	Encuesta poblacional..... 23
9.3	Entrevistas..... 30
10	CONCLUSIONES 32
11	BIBLIOGRAFÍA 33
ANEXO	

1. INTRODUCCIÓN

La isla de Tenerife, por su orografía, estructura, densidad de población y crecimiento, ha estado siempre vinculada a proyectos que han buscado una mayor proyección a través de su desarrollo económico y social.

En 1997 se gestó, por primera vez sobre un papel, la idea de construir para el sur de la isla una estructura ferroviaria que fuera, en un futuro, el desahogo de un tráfico por carretera, cada vez más denso y que, al mismo tiempo, atendiera a las necesidades de movilidad en continuo crecimiento de la población residente en la comarca sur de la isla. Este aumento de residentes llevó a los dirigentes insulares a diseñar estrategias de interconexión entre la capital de la isla y las principales infraestructuras del sur como el Aeropuerto de Tenerife Sur Reina Sofía, el complejo Hospitalario del Sur o el Polígono Industrial de Granadilla de Abona.

El Cabildo de Tenerife fue el encargado de poner en marcha este plan y lo hizo a través de la creación de una nueva empresa, Metrotenerife S.A. (MTSA), cuyo capital es 100% público proveniente de la institución insular. En noviembre de 2017, el Consejo de administración de Metrotenerife decide que sea este organismo el encargado de abordar la contratación de los servicios para la actualización del estudio de impacto ambiental que dan continuidad a los realizados a finales de la década de los noventa, además de la redacción de los proyectos de los tramos necesarios para completar la plataforma del Tren del Sur y del Intercambiador de Transportes Aeropuerto Tenerife Sur.

Desde 1997, fecha en que comenzaron los primeros trabajos en este asunto y hasta la actualidad, la prensa canaria pero, en mayor medida la tinerfeña ha sido la encargada de canalizar la información sobre este tema que tenían como principales fuentes informativas los plenos y debates celebrados en las distintas instituciones insulares en las que se reflejan las diversas y contradictorias posturas políticas y, lo más importante, aportar datos sobre un tren que nació como proyecto hace 20 años y todavía no existe.

En cualquier caso, vinculado al proyecto del Tren del Sur, se han propuesto más de cuatro fechas de inauguración y se han elaborado distintos planes de impacto ambiental que, en algún caso, incluía una partida presupuestaria destinada a esta acción por parte del Estado y de las distintas administraciones. No obstante lo anterior, los residentes en la isla siguen sin ver ni disfrutar de esta infraestructura ferroviaria que, por el contrario, continua siendo tema principal en la elaboración de numerosas piezas informativas para prensa y medios audiovisuales.

La necesidad de transporte de los ciudadanos de la isla ha ido cambiando desde el 2004 en adelante. Precisamente, en el texto que publica Juan Francisco Martín Ruiz (2005: 241) en 2005 y que lleva por título *La Población de Canarias, análisis sociodemográfico y territorial*, se informa de que “la población del archipiélago se situaba en 2001 en 1.688.569 habitantes, lo que supone un índice anual acumulado de 1,5%”. De ese más de millón y medio, 803.341 habitantes pertenecían a la provincia de Santa Cruz de Tenerife. En 2004, la actualización de los datos añadió a la provincia occidental casi 55.000 ciudadanos más, 859.355 nuevos habitantes. Estos datos, que pertenecen a la provincia occidental, los confirma el Instituto Nacional de Estadística corroborando que en Tenerife, actualmente, viven 1.007.641 personas.

Con todo esto, cuanto menos parece pertinente un estudio que determine cuál ha sido el tratamiento informativo que ha realizado la prensa canaria sobre el Tren del Sur.

2. JUSTIFICACIÓN

Según el informe *El transporte en España, un sector estratégico*, realizado por la Fundación Cetmo en colaboración con el Ministerio de Fomento (2005: 1), la movilidad en España “es un sector económico de una enorme y creciente importancia estratégica para la industria, el comercio y la movilidad de las personas”.

Actualmente, buena parte de los problemas de coordinación, accesibilidad y funcionamiento del transporte se registran en las grandes ciudades y áreas metropolitanas. La congestión es un peligro real para la eficiencia y la calidad de los servicios de viajeros y mercancías. En las áreas urbanas hay que combinar soluciones que aumenten la oferta de infraestructuras y de servicios de transporte público de calidad con otras que disminuyan la movilidad tanto de viajeros como de mercancías. (Cetmo, 2005: 5)

Según el último Barómetro trimestral publicado en marzo de 2018 por el Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS), las infraestructuras son unos de los principales problemas que existen en el país. El 0,2% de la población respondió en esta dirección mientras que el 0,4% de las respuestas señalaron al ‘funcionamiento de los servicios públicos’ como un grave problema en España.

La Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (SEOPAN), publicó en el año 2006 un informe denominado *Áreas prioritarias para una inversión sostenida en infraestructuras en España*, en el indicaba que “en España, se requerirá invertir de forma sostenida durante la próxima década entre 38.000 y 54.000 millones de euros anuales para mitigar el déficit de infraestructuras y equipamientos públicos existente” (SEOPAN, 2016: 24).

En este sentido, entre esos más de 50.000 millones de euros, el informe añade que se “ha identificado un total de 101 actuaciones de proyectos prioritarios de ferrocarriles en fase de planificación con 43.605 millones de euros de inversión (52.761 millones de euros C/IVA) que se reparten en las áreas estratégicas de transporte (31.290 millones de euros)”. (SEOPAN, 2016: 162)

Del mismo modo, el documento cifra en 4800 millones de euros la inversión en Canarias para los trenes, 2400 de ellos costaría el del sur de Tenerife.

CCAA	Act. (nº)	Inversión (M€ S/IVA)
Illes Balears	1	150
Galicia	2	475
País Vasco	4	980
Sin regionalizar	9	3.001
Valencia	22	3.249
Canarias	3	4.800
Madrid	18	6.006
Andalucía	12	10.542
Cataluña	30	14.899
TOTAL	101	44.102

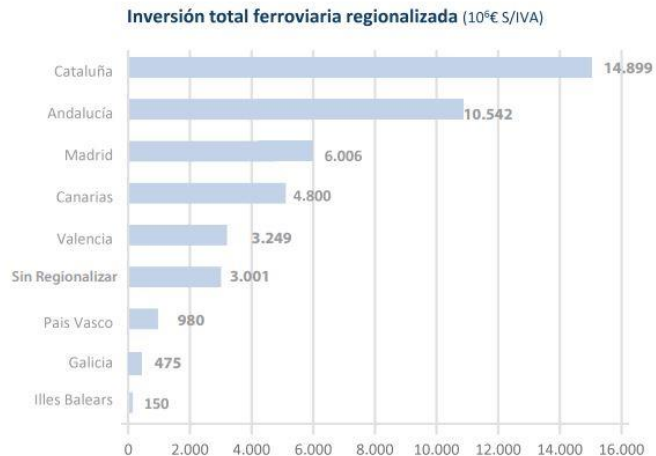


Tabla 1. Inversiones totales regionalizadas por CCAA / Fuente: SEOPAN

La movilidad en Canarias ha ido sufriendo cambios constantes en los últimos años por sus especiales condiciones geográficas y terrestres además de por la fragmentación del territorio que dificulta la movilidad de sus residentes, aunque en las islas capitalinas esto no es tan grave. En el estudio *Tendencias a la movilidad terrestre en Canarias* publicado en junio de 2006 por el Gobierno de Canarias (2006: 30), se proporcionan los siguientes datos: “las islas centrales de Tenerife y Gran Canaria, donde en el año 2001, la movilidad por motivos laborales y de estudios en la primera isla, rondó los 29 kilómetros de media, mientras que, en Gran Canaria, con unas dimensiones inferiores, casi los 23”.

Asimismo, la distribución demográfica en la isla, en relación con su superficie, ha ido cambiando de tal forma que en la actualidad,

El peso poblacional del área capitalina de las islas centrales ha cedido ostensiblemente -sin perder su papel de cabecera demográfica principal- frente a los municipios del [...] norte y sur en el caso de Tenerife, coincidiendo o limitando con los municipios eminentemente turísticos. (Tendencias a la movilidad terrestres en Canarias, 2006: 40)

La importancia que, desde hace algún tiempo, ha ido adquiriendo una movilidad funcional y sostenible y su relación directa con la inversión pública en un espacio territorial tan reducido como es el del archipiélago canario, provoca que la prensa local dedique numerosos espacios a este tipo de informaciones. Además, por su cercanía a una ciudadanía usuaria de las diferentes infraestructuras terrestres, parece evidente el interés que genera en los lectores y la repercusión mediática que alcanza en los medios donde se publica.

Cabe recordar que la Constitución Española en el artículo 20 insertó en el capítulo segundo sección 1ª sobre derechos fundamentales y de las libertades públicas (Constitución Española, 1978: Artículo Nº 20), apunta que:

“Se reconocen y protegen los derechos:

[...] 1. d) A comunicar o recibir libremente información veraz por cualquier medio de difusión [...].

2. El ejercicio de estos derechos no puede restringirse mediante ningún tipo de censura previa” [...].

Este trabajo, ante la importancia que ha adquirido este tema en la última década y la afección directa a los miles de ciudadanos que cada día se desplazan por las carreteras de Tenerife y que sufren problemas de movilidad, considera necesario investigar si la prensa en Canarias ha contemplado lo expuesto en el artículo 20 de la Constitución Española y, por sus especiales características como medio, permite una mayor especialización en el trabajo realizado por sus redactores. Como apunta Berganza, “es más frecuente encontrarlos en medios impresos que en radio o televisión. Las exigencias de tiempo y espacio de estos dos últimos medios limitan el análisis de los datos. En ellos predomina la inmediatez [...]”. (Berganza, 2005).

3. ANTECEDENTES Y ESTADO ACTUAL DEL TEMA

Desde los años 70, el motor económico de la isla de Tenerife ha estado vinculado al crecimiento del turismo. En esta etapa, ya existía una autopista que conectaba el Aeropuerto de Tenerife Norte con la turística ciudad de Puerto de la Cruz y la capital tinerfeña. Es por eso por lo que se puso en marcha y se construyó la segunda autopista de la isla, la TF- 1, como vía de unión para el desarrollo del resto de municipios del sur de Tenerife en expansión.

Aun así, 30 años más tarde, la velocidad de crecimiento alcanzada a través del desarrollo poblacional, el económico y las relaciones sociales, provocó que las administraciones locales pero, sobre todo, la administración insular, comenzase a trabajar en la creación del proyecto y futura construcción de una red ferroviaria que uniera la comarca sur con la capital.

El Cabildo de Tenerife apostó, desde entonces, por desarrollar una serie de trabajos que estudiaran la viabilidad técnica y económica de un tren para poder ejecutarlo. Se hicieron estudios de trazado del recorrido, estudios de demanda y planificación del transporte terrestre, estudios de viabilidad económica y estudios medioambientales que lo sustentaran. El resultado de todo esto fue un Plan Insular de Ordenación recogido en la memoria *El Tren del Sur* que incorpora el sistema ferroviario de la isla y que plantea, textualmente:

Con objeto de proporcionar un servicio de transporte público que satisfaga la actual demanda de movilidad y su futuro incremento a medio y largo plazo, se elaborarán Planes para la implantación de medios de transporte público alternativo del tipo guiado (tranvía, metro ligero...); dichos planes analizarán la implantación de líneas ferroviarias en tres áreas:

- Área Metropolitana Santa Cruz – La Laguna.

- Corredor Norte que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente norte de la isla.

- Corredor Sur que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente sur de la isla"

Igualmente se están desarrollando el Anteproyecto de un Ferrocarril Interurbano entre Santa Cruz y Arona, al objeto de realizar toda la tramitación medioambiental y la información pública que por ley se requiere en proyectos de esta índole. (PIOT, 2001: 3 y 4)

El estudio de un modelo de tren para el sur de Tenerife recogía muchos aspectos de la isla y características peculiares que permitirían su desarrollo. Incluía también que su paso fuera por 12 municipios situados de oeste a este, entre Santa Cruz de Tenerife y Adeje. Un total del 53'8% de la superficie insular en la que se concentra más del 70% de la población de Tenerife, y casi el 85% de las plazas hoteleras y turísticas de la isla.

Pero dentro de ese estudio se define también el medio físico en el que se instalaría el futuro tren.

Un piso bioclimático infracanario con temperaturas que no suelen bajar de 18°C en invierno y subir a los 25°C en verano proporcionando un buen invierno y un verano agradable. Precipitaciones escasas en la cercanía de la costa, cifrándose entre 50 y 500 mm, repartidos en pocos días al año y en forma de intensos aguaceros a finales de otoño e invierno. El periodo de aridez se extiende desde mediados de febrero hasta mediados de octubre. (PIOT, 2001: 5)

Hay que destacar también que el paso del tren por más del 50% del territorio de la isla añadiría más cambios a los que ya habían empezado a producirse en los distintos sectores sociales, económicos, como por ejemplo, el abandono de los sistemas de economía primaria, es decir, la agricultura y la ganadería, para dar paso al turismo y la hostelería que, además, encontraría un apoyo en la futura plataforma ferroviaria.

La competencia que tenía que soportar el tren fue también básica en la redacción del proyecto, Un factor que, a la postre, habría de resultar positivo para su puesta en marcha puesto que tan solo tenía que lidiar con la TF-1 y la carretera general del sur o TF-822, vías que, según las previsiones, no resultarían suficientes para absorber el tráfico de vehículos con el aumento de población. La existencia de servicios como el de la empresa de Transporte Interurbanos de Tenerife (TITSA) no parecen suficientes para atender la demanda de movilidad de una población que, además, insiste en el uso del vehículo particular.

En sus previsiones, las autoridades insulares manejaban el año 2005 como fecha para poner en funcionamiento el tren. De hecho, un estudio así lo afirmaba y concluía que un 21% de usuarios dejaría de usar la guagua y el coche privado para utilizar esta nueva plataforma tal y como se refleja en la tabla que se muestra a continuación:

	2001			2005					
	SIN Ferrocarril			CON Ferrocarril			SIN Ferrocarril		
	Pasajeros año	Pasajeros día	Reparto modal	Pasajeros año	Pasajeros día	Reparto modal	Pasajeros año	Pasajeros día	Reparto modal
Coche	25.141.500	83.805	89%	23.572.500	78.575	70%	28.994.700	96.649	89%
Guagua	3.093.600	10.312	11%	2.978.400	9.928	9%	3.700.800	12.336	11%
Ferrocarril	0	0	0%	7.251.600	24.172	21%	0	0	0%
TOTAL	28.235.100	94.117		33.802.500	112.675		32.695.500	108.985	

Tabla 2. Datos de Usuarios recogidos en el Informe el Tren del Sur / Fuente: Metrotenerife – Cabildo de Tenerife

Tomando como referencia estas cifras, el Cabildo de Tenerife y Metrotenerife, justificaron la implantación del tren argumentando que con esta nueva red ferroviaria para Tenerife se conseguiría responder a las necesidades de comunicación y, sobre todo, alcanzar un gran objetivo: reducir los tiempos de trayecto entre Santa Cruz y el sur trazando líneas de velocidades capaces de alcanzar los 160km/h. La idea consistió en plasmar sobre el mapa cuatro posibles líneas o trazados diferentes, A, B, C o D, eligiendo esta última como la más adecuada por su linealidad y recorrido a un lateral de la TF-1.

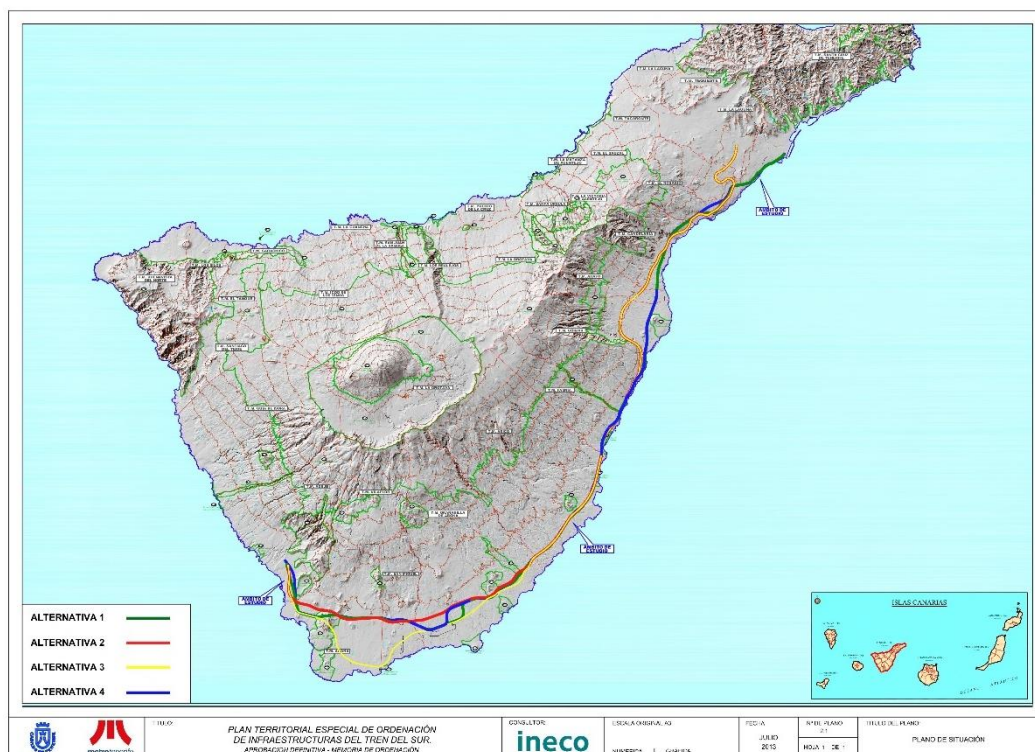


Ilustración 1. Trazados infraestructura del Tren del Sur / Fuente: Cabildo de Tenerife - Metrotenerife

En base a la alternativa número 4, se empezaron a redactar, posteriormente, los planes de impacto medioambiental e impacto económico – financiero.

Todo esto se plasmó en las portadas de periódicos canarios de aquella época, principalmente los de la provincia tinerfeña. El Día o Diario de Avisos publicaron el ansiado plan que se ejecutaría a la mayor brevedad posible. Después de la

publicación de estas noticias, pasaron cuatro años y aparecieron nuevos medios de comunicación en la isla, como La Opinión de Tenerife. Mientras, en ese período, la ausencia de publicaciones sobre el tren denota que este asunto no existía un gran seguimiento mediático sobre el asunto.

Los cambios en los gobiernos de las instituciones insulares que se produjeron en las siguientes legislaturas, llevaron aparejados la emisión de opiniones distintas sobre este tema que provocaron algunas modificaciones. Surgieron plataformas contra el tren y se denunció ante la justicia su impacto a la diversidad ambiental de la isla y su excesivo coste. El tren se proyectó con un presupuesto que alcanzaba los 1.800 millones de euros.

El Ministerio de Fomento destinó 5 millones de euros para el comienzo de la redacción de los proyectos por primera vez en 2009, pero con el comienzo de la crisis se paralizaron.

Desde entonces, han pasado 21 años y la prensa ha continuado publicando informaciones sobre su progreso. Lo último fue que en 2017 estaría operativo y en funcionamiento.

4. MARCO TEÓRICO

El origen de esta investigación pivota sobre cuatro elementos fundamentales que se pueden agrupar en dos variantes: en la primera de ellas se encuentran la movilidad y el transporte en la isla de Tenerife, concretamente en su relación con el proyecto ferroviario del sur. También se contempla la población como un pilar esencial. Y en una segunda variante esta la prensa y dentro de ella, el tratamiento que se le ha dado al proyecto que se somete a estudio en esta investigación.

La consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias publicó en junio de 2006 un estudio sobre las *Tendencias de la movilidad terrestre en Canarias*. En este, el gobierno regional detectaba que “los límites de la propia isla marcan unas fronteras perfectamente definitorias de esa movilidad (...) de este modo se detecta que la población de las islas con menor extensión superficial tiende a un menor desplazamiento en relación con las de mayor extensión” (2006: 28).

La importancia de la movilidad en las islas capitalinas depende de su dimensión y en este aspecto, “los desplazamientos tienden a ser más distantes porque las dimensiones de las islas son mayores [...] En las islas centrales de Tenerife y Gran Canaria, en el año 2001, la movilidad por motivos laborales y de estudios rondó los 29 kilómetros de media para la capital occidental mientras que 23 kilómetros de media para la oriental”. (2006: 30)

Más allá de esto, el interés real de esta investigación está en comprobar la existencia de desplazamientos y aumento de movilidad en la zona sur de la isla. El Gobierno de Canarias detectó ya en 2006 un dato significativo y es que “la movilidad entre Santa Cruz de Tenerife y Arona ha incrementado un 137% entre 1991 y 2001 mientras que desde los municipios cercanos solo un 29% (desde Granadilla de Abona y un 44% (Adeje)” (2006: 67).

Esta detección en el aumento de la movilidad desde 1991 también la manifestó el Ministerio de Medio Ambiente y Agricultura del Gobierno de España. *El Perfil Ambiental de España 2010* publicó que:

En los últimos seis años, en la mayoría de ellas se puede observar un aumento de la población total del área metropolitana frente a una disminución del ratio de concentración de la misma, es decir que la población se asienta en mayor medida en las coronas metropolitanas. Este desplazamiento de la población implica, por un lado, un importante aumento de la motorización de la misma, (en muchos casos el índice de motorización ronda o supera el 20%) y, por otro, un aumento en el número de desplazamientos y una mayor longitud de los mismos. La gestión del transporte público en estas condiciones conlleva una serie de desventajas al no haber la densidad de población necesaria para que los transportes públicos tengan la suficiente eficacia operativa. El volumen de población motorizada cada vez es más elevado y es más dependiente del coche. (2010: 263)

El Cabildo de Tenerife ha observado, igualmente, ese aumento de la movilidad y el transporte en la isla y a través de Metrotenerife, el pasado año 2017, destacaba en *El Cabildo impulsa la movilidad con una red de transporte que lleve a todas partes y el uso compartido del vehículo* que, “Tenerife supera la media española en cuanto al número de vehículos por habitantes. Por cada dos personas hay un vehículo. Además, de cada diez vehículos que circulan a primera hora de la mañana en dirección a Santa Cruz-La Laguna por la TF-5, solo uno va con dos personas”. (2017: 1)

Este aumento considerable de la movilidad y el transporte en la isla viene dado por un aumento progresivo de la población.

De esta manera, mientras la población ha aumentado un 30% en Tenerife entre 1987 y 2004, la variación de la movilidad rodada en algunas de las carreteras de la isla llega a superar el 200% demostrando que los desplazamientos por persona no han hecho sino incrementarse (...) en resumen, la movilidad motorizada en las islas centrales ha sufrido una fuerte alza en los últimos 15 años al amparo del elevado crecimiento demográfico y de las actividades económicas en este corto espacio de tiempo. En particular, es el sotavento de ambas islas el que ha sufrido las mayores transformaciones. (2006: 92)

La Confederación Sindical de Comisiones Obreras, en un estudio elaborado en 2013 denominado *Una movilidad de los trabajadores más segura, eficiente, saludable, equitativa y económica (sostenible)* recogía que:

En la Unión Europea, actualmente, el 80% de todos los desplazamientos de pasajeros se efectúan en coche particular [...] El número de automóviles ha ido aumentando al ritmo de 3 millones más al año [...] En España, el transporte de personas en España se realiza fundamentalmente por carretera. De los 452 millones de viajeros/km de 2008, un 89% correspondieron a transporte por carretera.

En el periodo 1990-2009 el tráfico interior de viajeros creció un 94,8%, sin apenas crecimiento entre 2008 y 2009. Sólo el transporte por carretera se incrementó un

1,1% frente a las reducciones experimentadas en el resto de los modos. Dicho transporte por carretera estuvo dominado por los vehículos de turismo, con los que se realizaron el 85,5% de los km en 2009, mientras que el autobús sólo representó al 14% y la motocicleta al 0,5% restante. [...]

El número de desplazamientos en un día medio laborable superó los 123,3 millones en 2007. aproximadamente, un 83% de la población realizó al menos un desplazamiento en día laborable. El número medio de desplazamientos al día fue de 2,8, aunque si sólo se consideran las personas con movilidad, la media fue de 3,3 desplazamientos-día. El tiempo medio en día laborable, considerando las personas con desplazamiento, fue de 73 minutos. [...]

De estos 123,3 millones, un 16,4% (20,3 millones) correspondieron a viajes de ida al trabajo. Sin embargo, para obtener el número total de desplazamientos in itinere, se debe añadir también el número correspondiente de viajes de vuelta a la vivienda (sobre los 55,3 millones totales), cifra que ascendió aproximadamente a unos 16,7 millones.

Así pues, el número de desplazamientos in itinere de los trabajadores/as españolas en un día medio laborable (ida al trabajo más vuelta al domicilio) fue de unos 37,0 millones sobre el total de 123,3 millones (30%). Esto equivale a más de 185 millones de desplazamientos semanales. (CCOO, 2013: 8, 9 y 10)

La evidente preferencia de los usuarios por el uso del transporte privado para solventar sus necesidades de movilidad provoca que los organismos gubernamentales con competencia en esta materia, intenten potenciar el transporte público a través de planes como los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

En Canarias, investigadores de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, tras analizar la gestión de la movilidad en todas las provincias españolas, detectaron que:

:

La creciente preocupación por la sostenibilidad y el medioambiente y el auge de los modelos de crecimiento sostenible en las ciudades, ponen de manifiesto la ineficiencia del vehículo privado como modo habitual de transporte debido, entre otras razones, a su bajo índice de ocupación, así como a su elevado consumo energético. (La movilidad urbana sostenible y el fomento del transporte público urbano, 2017: 15)

En este caso, uno de los resultados extraídos de *La movilidad urbana sostenible y el fomento del transporte público urbano*, evidencia que en la comunidad autónoma canaria solo una de las dos capitales de provincia tiene un PMUS, Las Palmas de Gran Canaria.

Los datos que arroja el estudio sobre la gestión de la movilidad es una “relación positiva entre el número de habitantes y las medias de fomento del transporte público urbano (TPU)”, además de “consonancias entre las medidas de fomento del TPU y otros indicadores incluidos en los PMUS, como el fomento de la sostenibilidad y la mejora de la gestión del vehículo privado”. (García, A., Suárez, H., Verano, D., 2017:15)

Desde el punto de vista medioambiental, parece obvio que el uso del transporte público siempre será mejor que el privado. En un estudio denominado *Los medios de transporte en la ciudad. Un análisis comparativo* elaborado por Ecologistas en Acción y

subvencionado por el Ministerio de Fomento en el año 2007, se considera que “el espacio público consumido es mucho menor para los transportes públicos que para los medios privados motorizados” (2007: 34)

La contaminación del aire es producida sobre todo por los medios que emiten gases de escape en el interior de las ciudades y depende de la energía de tracción consumida, (...) el excesivo uso del automóvil es la principal causa de los problemas de congestión, ruido, contaminación del aire, siniestralidad y elevados costes del transporte en nuestras ciudades [...]

El tren de cercanías tiene sus paradas bastante alejadas unas de otras, con lo que se alcanzan unas velocidades medias elevadas, y se convierte en el mejor medio de transporte para transportar grandes cantidades de personas en las áreas metropolitanas [...]

Por lo tanto, “La capacidad que pueden transportar los diferentes transportes públicos es directamente proporcional a la velocidad comercial, al tamaño de los vehículos y a la frecuencia máxima que pueden soportar”. (Ecologistas en acción, 2007: 34)

El Cabildo de Tenerife aprobaba definitivamente en su último Plan Especial de Ordenación de Territorio (PEOT) 2015, una línea de alta capacidad para la isla de Tenerife.

La posible infraestructura ferroviaria del sur conecte la capital insular Santa Cruz y su área metropolitana con los núcleos del sur y suroeste, Los Cristianos y Las Américas, además de mejorar las conexiones con las grandes infraestructuras de transporte de este sector de la Isla, tanto con las existentes (el aeropuerto Reina Sofía), como con las previstas. El Tren del Sur deberá servir para reforzar las conexiones de toda la mitad meridional de la isla y, en su momento, con el Tren del Norte. (PEOT, 2015: 12)

Sin embargo, el Cabildo de Gran Canaria desde el año 2013, proyecta una línea de alta capacidad de transporte.

El actual reparto modal del transporte público-privado, derivado del análisis del PMUS 2011, daba una cuota del 13% para el transporte público, situación deficiente que requería una estrategia de intervención que lograra un adecuado trasvase del transporte privado a modos blandos. [...]

La implantación de un tranvía sería complicado dadas las limitaciones que presenta la ciudad, como la estrechez de las calles o el empeoramiento de la imagen de la ciudad por la instalación de catenarias por lo que Metroguagua es un sistema de guaguas de alta calidad basado en el tránsito rápido, cómodo y rentable, mediante infraestructuras segregadas que aportan prioridad de paso y un excelente marketing y servicio al cliente con un presupuesto de 100.466.184,74 euros. (Línea de alta capacidad en las Palmas de Gran Canaria, 2017: 2)

5. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

Como cualquier investigación que se precie, es necesario plantearse preguntas desde la que posteriormente puedan ir desarrollándose diferentes líneas de estudio. El objetivo de este trabajo es, por tanto, responder de forma empírica a las cuestiones planteadas y que, desde las perspectiva cuantitativa y cualitativa, se puedan encontrar respuestas a las preguntas que se plantean desde la observación y el análisis.

Por tanto, en este trabajo existen dos preguntas fundamentales:

- Los principales medios de comunicación impresos de Canarias -Diario de Avisos, El Día, La Opinión de Tenerife, Canarias 7 y La Provincia-, ¿qué tipo de seguimiento han realizado durante los últimos veinte años desde que se anunció el proyecto de obra del Tren para el Sur de Tenerife y, por tanto, su desarrollo provoca una nueva oportunidad de movilidad para los ciudadanos de Tenerife?
- Después de 20 años de proyección de la obra ferroviaria, ¿trasladan estas publicaciones y los protagonistas entrevistados para este estudio, alguna fecha o indicio de fecha de que el proyecto se va a materializar, por ende, se construya un tren que una la capital de la provincia occidental con la zona turística y residencial del sur de la isla?

6. OBJETIVOS E HIPÓTESIS

Desde que se publicara por primera vez en 1997, la primera memoria que recogía la posibilidad de que la isla de Tenerife contase con una infraestructura ferroviaria como sistema de movilidad entre la capital y el sur de la isla y, posteriormente, desde que se aprobara definitivamente en 2001 el proyecto de obra de Tren del Sur, el seguimiento realizado por los medios de comunicación impresos en Canarias ha variado en cuanto al tratamiento se refiere.

Atendiendo a que se trata de un proyecto de enorme relevancia para los ciudadanos de Tenerife por su nivel de inversión, pero, principalmente, por lo que significa para su sistema de movilidad territorial, se parte de la base de que los medios han utilizado criterios diferentes a la hora de publicar contenido sobre este controvertido proyecto desde sus que se dio a conocer hasta la actualidad

Partiendo de este planteamiento y tomando como referencia el artículo 20 de la Constitución Española al que se hacía alusión en el capítulo dedicado a la justificación de este trabajo, se contempla la posibilidad de que, por parte de los medios de comunicación impresos, se ha producido una privación informativa que ha podido provocar cierto desánimo y desinterés entre de los ciudadanos a la hora de informarse sobre esta obra.

6.1 Hipótesis

Las hipótesis que se barajan son las siguientes:

- Los medios de comunicación impresos en Canarias, -El Día, La Opinión de Tenerife, Diario de Avisos, Canarias 7 y La Provincia-, han dado distinto trato informativo desde que se planteó por primera vez la obra hasta la actualidad.
- El tratamiento informativo del proyecto ha podido sufrir variaciones según los datos que arrojan las entrevistas realizadas declaraciones de los dirigentes políticos.
- La prensa de Canarias ha influido de forma relevante en la opinión de sus lectores mediante los textos publicados sobre el tren al incorporar una media de 5 publicaciones por año relacionadas con el tema.
- La posición de los partidos políticos con mayoría representativa en el Cabildo de Tenerife, es la misma en la actualidad que cuando se posicionaron a favor de la implantación de este sistema de transporte en 2001 cuando se aprobó la memoria del Tren del Sur.
- La empresa que en su momento inició el proyecto, Metrotenerife, insiste en ejecutar el proyecto y defiende su necesidad para la isla.
- El proyecto del Tren del Sur seguirá siendo en el tiempo un tema en activo e influyente tanto para los medios de comunicación, como para los ciudadanos.

6.2 Objetivos

En cuanto a los objetivos, se plantean algunas cuestiones fundamentales:

- Confirmar el grado de interés que existe entre la población lectora de medios impresos de Canarias y entre los principales partidos políticos que gobiernan las instituciones insulares mediante el estudio de las noticias publicadas.

Y otros con carácter secundario:

- Analizar de forma exhaustiva y conforme a las consideraciones establecidas en las fichas de análisis, las piezas publicadas por la prensa seleccionada -El Día, Diario de Avisos, La Opinión de Tenerife, Canarias 7 y La Provincia-, relacionadas con el Tren del Sur de Tenerife
- Comprobar si se ha producido, conforme a las hipótesis establecidas, un desajuste en las publicaciones hechas por los medios atendiendo a la influencia política.
- Investigar los cambios en las posturas políticas de los partidos con mayor representación en el Cabildo de Tenerife y su conexión con la empresa encargada de redactar los proyectos del Tren, Metrotenerife.

- Comprobar si existe interés ciudadano en cuanto a la ejecución y necesidad del proyecto del Tren del Sur.

7. FUNDAMENTOS

Desde que se iniciara el proyecto del Tren del Sur, hace casi 20 años, la población tinerfeña y la canaria en general se ha ido informando de su progreso, financiación y parálisis gracias a los medios de comunicación.

Aunque con el auge de internet y las redes sociales, el acceso a la información es ahora más rápido, directo y sencillo, en el ámbito de la prensa local, son los diarios los que han liderado los contenidos vinculados al Tren del Sur.

En el año 2016, el diario El Mundo publicó un reportaje sobre las grandes infraestructuras pendientes en España. Canarias aparecía entre sus párrafos.

El gráfico que acompaña al reportaje coloreaba un círculo en la isla de Tenerife y una raya en la isla de Gran Canaria, ambos haciendo referencia a los proyectos ferroviarios que se planificaban en las islas.

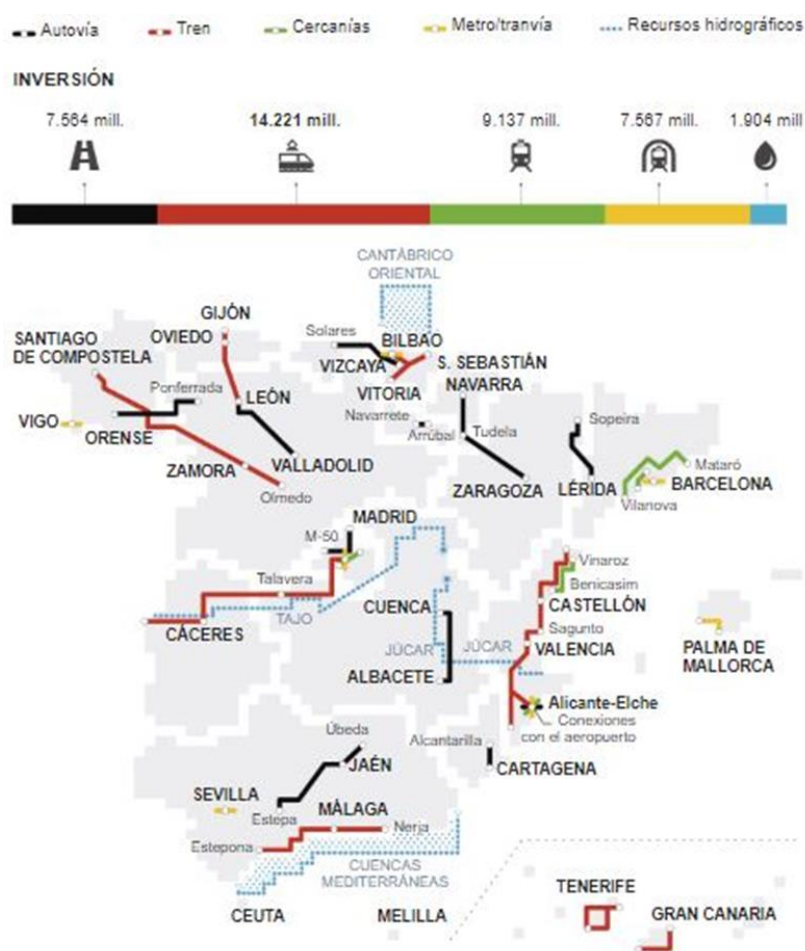


Ilustración 2. Grandes infraestructuras pendientes en España / Fuente: Enrique Sánchez - EL MUNDO GRÁFICOS

Los periódicos impresos con mayor proyección mediática en la provincia occidental por su grado de implantación y ámbito de difusión son El Día, La Opinión de Tenerife y Diario de Avisos. Estos medios manejan diferentes cifras de lectores y seguidores digitales, principalmente en la provincia tinerfeña y, aunque el Tren del Sur es una obra que suscita el interés de sus medios, lo cierto es que en La Provincia y Canarias 7 también se pueden encontrar informaciones que sobre este tema debido a un histórico enfrentamiento entre las dos capitales canarias a cuenta la distribución de recursos económicos.

El último estudio elaborado por la Asociación para la Investigación de Medios de Comunicación en España (AIMC), pone de manifiesto en el *Marco General de los medios en España 2018*, que los únicos medios de comunicación escritos en Canarias que consiguen obtener una audiencia acumulada diaria desde el 2001 hasta el 2017 son: El día (8,1 %), La Provincia (7,4 %), Canarias 7 (6,9 %), Diario de Avisos (3,6 %) y La Opinión de Tenerife (2,0 %).

Estos porcentajes se traducen en que, en La provincia de Santa Cruz de Tenerife, es el periódico El Día el rotativo más leído al lograr una media de 155.000 lectores, muy por encima de Diario de Avisos, con 86.000 o La Opinión de Tenerife, con 26.000 lectores. Mientras, en la provincia oriental, es el diario La Provincia el que, con 141.000 lectores, es el más leído, seguido por Canarias 7, con 103.000.

Por sus cifras de audiencia y por aglutinar más del medio millón de lectores en Canarias, estos son los medios seleccionados para extraer las informaciones publicadas sobre el Tren del Sur y realizar el posterior análisis sobre el tratamiento otorgado a este proyecto.

8. METODOLOGÍA

Ante la falta de investigaciones académicas sobre la producción periodística publicada en los medios locales en torno a este sistema de transporte en Canarias, este trabajo pretende, a través de las preguntas e hipótesis planteadas, determinar el tipo de tratamiento informativo realizado por la prensa en Canarias sobre el Tren del Sur de Tenerife. Para ello, se trazarán dos líneas de investigación tanto cualitativa como cuantitativa.

8.1 Análisis cuantitativo

La primera línea de investigación determinará el tipo de tratamiento realizado por la prensa canaria, se utilizará el material publicado por los medios seleccionados como principal objeto de estudio, piezas que se extraerán de forma aleatoria en el período temporal comprendido entre el año 2000 y 2017.

El sistema utilizado para analizar el material obtenido de las publicaciones sometidas a estudio es una ficha de análisis que recoge los datos lingüísticos y periodísticos de la pieza de forma que permitan una revisión crítica de los contenidos publicados.

A través de la ficha de análisis se pretende identificar los elementos más relevantes de cada pieza informativa como pueden ser la correspondencia con la realidad, la coherencia interna, la pertinencia, la autonomía o el intertexto, al mismo tiempo que se procurará determinar la estructura de trabajo seguida por cada diario a la hora informar a sus lectores, es decir, qué tipo de género y elementos utiliza para su elaboración.

De igual forma, una vertiente importante de la ficha de análisis son los datos que, sobre el proyecto, aporta el medio a la hora de redactar su texto, es decir, si la información tiene un carácter técnico, político o de opinión.

Por último, también se someterá a análisis el cuerpo y estructura de cada publicación, y en qué género informativo se enclava: noticia, reportaje u opinión.

FICHA DE ANÁLISIS

Descripción formal:

Título:
 Autor:
 Medio de Comunicación:
 Fecha de Publicación:
 URL:

Rasgos:

	SÍ	NO
Correspondencia con la realidad		
Coherencia interna		
Pertinencia		
Autonomía		
Intertexto		

Objetivos profesionales:

	SI	NO
Informar a audiencias sectoriales entrelazando el cómo y el porqué		
Informar a audiencias de masas sobre las 5 W's		

Tipos de fundamentos sobre el proyecto:

	SI	NO
Técnicos		
Políticos		
Opinión		
Sin fundamentos		

Tipo de texto periodístico:

	SI	NO
Noticia		
Reportaje		
Opinión		

Dadas las dimensiones temporales del estudio, se ha optado por la selección de un máximo de 15 publicaciones por medio de comunicación en un espacio temporal de 17 años, concretamente desde el año 2000 hasta el 2017.

En el marco de esta técnica de investigación cuantitativa, también se agregará un escrutinio de datos proporcionados a través de la elaboración de una encuesta pública realizada de manera online y difundida a través de las redes sociales, cuyo “procedimiento estadístico nos permite captar la opinión de una sociedad o de un grupo social para determinar el sentido y la intensidad de las corrientes de opinión mayoritarias”. (Vinuesa, 2005: 177)

Dicha encuesta, dirigida a un público con edades comprendidas entre los 18 y los 60 o más años, se divide en cuatro bloques: datos personales del encuestado, motivo de desplazamiento por la isla, necesidad de que exista un tren del para el sur de Tenerife y percepción sobre el tratamiento que la prensa da a este tema. El cuestionario distribuido es el siguiente:

Bloque 1. Datos personales:

1. Sexo
2. Edad
3. Zona de residencia

Bloque 2. Motivo de desplazamientos por la isla:

4. Zona de movilidad
5. Tipo de transporte utilizado

Bloque 3. Necesidad del Tren del Sur de Tenerife:

6. Consideración de la necesidad
7. Utilización del tren
8. Puesta en marcha del tren, resultados

Bloque 4. Tratamiento de la prensa

9. Vía de información
10. Consideración del tratamiento realizado

8.2 Análisis cualitativo

Como así se relataba al comienzo de este capítulo, la segunda línea de investigación, en la que se utilizará la técnica cualitativa, buscará la opinión actual y la aportación de diferentes sujetos que han sido partícipes y piezas fundamentales del proyecto del Tren del Sur. Para Corbetta, “con este método se llegará por la vía más directa e inmediata a explorar motivaciones, actitudes, creencias, sentimientos, percepciones y expectativas” (Corbetta, 2010: 146)

El método utilizado es la entrevista semiestructurada, género que permite la elaboración de un guion con aquellas cuestiones que se desean preguntar al protagonista, aunque tienen carácter abierto, para que el entrevistado exprese su opinión o matice cualquier elemento que desee, su diseño procura un hilo conductor temático específico con objetivo de que hayan desvíos del tema principal.

La estandarización en este método será fundamental porque “a todos los sujetos se les plantea las mismas preguntas formuladas de idéntico modo”. (Corbetta, 2010: 147)

Al tratarse de una entrevista cara a cara “es necesario reducir el efecto del entrevistador, estandarizando su comportamiento y precisando lo más posible su actuación durante la realización de la entrevista (...) cualquier comportamiento puede influir en el entrevistado por tanto se debe evitar expresar aprobación o desaprobación sobre las afirmaciones manifestadas”. (Corbetta, 2010: 179)

La información obtenida mediante las entrevistas posibilitará su contraste con los datos que se extraigan de las encuestas y análisis de piezas informativas. Su cruce dotará a este estudio de una mayor profundidad aumentando su validez y calidad.

Los protagonistas escogidos para la realización de las entrevistas son los que se mencionan a continuación:

- Manuel Ángel Pérez Hernández, consejero de Política Territorial y Planificación del Cabildo de Tenerife y militante del Partido Socialista Obrero Español.
- Miguel Becerra Domínguez, director General de Fomento y Movilidad del Cabildo de Tenerife y militante de Coalición Canaria.
- Manuel Fernández, consejero del Partido Popular en el Cabildo de Tenerife y portavoz en las comisiones de movilidad y transporte de la corporación insular.
- Raúl Díaz, director de Proyectos de Metropolitano de Tenerife.
- Santiago Correa Melián, director de Comunicación de Metropolitano de Tenerife
- María Arroyo Fernández, responsable de Comunicación de Metropolitano de Tenerife.

9. RESULTADOS Y ANÁLISIS

9.1 Análisis de los medios

Los resultados obtenidos tras analizar las piezas informativas extraídas de los diferentes medios de comunicación analizados en Canarias, se cuantifican de la siguiente manera: se han seleccionado cuarenta y una publicaciones relacionadas de forma directa o indirecta con el proyecto del Tren del Sur. De esas cuarenta y una, el 85% (treinta y cinco) pertenecen a los periódicos de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, mientras que el 15% (seis) restante, se localizan en los periódicos de Las Palmas de Gran Canaria. Todo esto en un periodo de tiempo comprendido entre los años 2000 y 2017, es decir, desde que se comenzara a hablar de la obra hasta la actualidad.

El desglose de los resultados se muestra en primera instancia de forma general englobando a los 5 medios de comunicación. Posteriormente, tomando como referencia las fichas de análisis utilizadas para su estudio, se desglosará en apéndices y gráficos con su resultado pormenorizado.

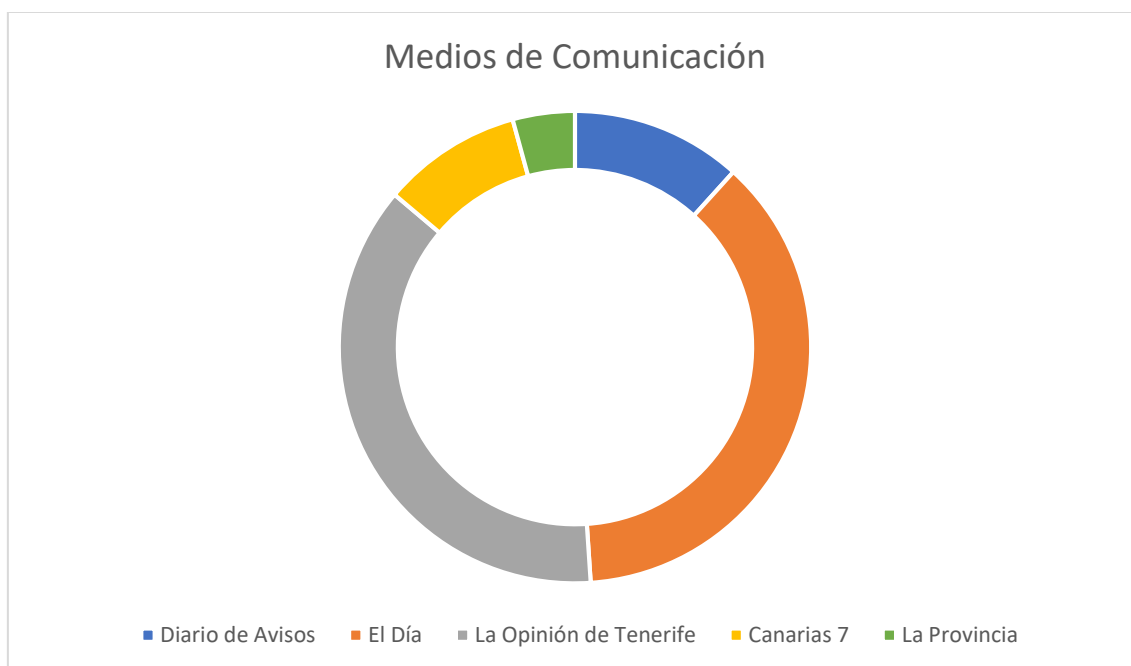


Gráfico 1. Medios de comunicación / Fuente: Elaboración propia

En el total de fichas analizadas, el principal resultado obtenido evidencia las diferencias existentes entre los medios de comunicación sometidos a estudio a la hora de elaborar textos relacionados con la obra del Tren del Sur.

Independientemente del número máximo establecido, 15 por medio de comunicación, los resultados que se obtienen demuestran que en la provincia de Santa Cruz de Tenerife el periódico El Día y La Opinión de Tenerife han sido los que más espacio y páginas han dedicado a este tema puesto que ambos, alcanzaron el máximo de

publicaciones establecido en el diseño. En esta misma provincia, el periódico Diario de Avisos muestra una menor tendencia al seguimiento de la obra, localizando solo 5 publicaciones relacionadas con el proyecto en los 17 años de intervalo de tiempo sometido a análisis.

En cuanto al contenido de esas publicaciones, tanto el periódico El Día como La Opinión de Tenerife, han elaborado informaciones con un carácter eminentemente positivo y ricas en datos, que ofrecen cifras de coste, fecha de inauguración o comienzo de obras. Sin embargo, en Diario de Avisos, de esas 5 publicaciones, solo dos corresponden a la realidad del proyecto mientras que las otras 3 relacionan el tren con otras obras de la isla, como un tranvía para el hospital del sur o el acondicionamiento, mediante un trazado soterrado, a su paso por el Palmetum de Santa Cruz de Tenerife al trazado del tren.

Por otro lado, los periódicos de la provincia de Las Palmas establecen una menor relación y, por tanto, una mayor distancia con el proyecto de la isla de Tenerife. Canarias 7, con 4 publicaciones halladas, es el que más información ha difundido sobre aspectos relacionados con el Tren del Sur en la provincia vecina, mientras que el periódico La Provincia, tan solo ha dedicado dos noticias al proyecto. En ambos, el contenido de sus informaciones se vincula, directamente, al proyecto ferroviario para la isla de Gran Canaria con titulares como los que se recogen a continuación: “El tren de Gran Canaria aventaja al de Tenerife en proyectos y viajeros”, “Fomento impulsará el desarrollo del ferrocarril en Canarias” o “Tenerife aparca los dos trenes”

Dentro de los subtemas incorporados en la ficha de análisis, se estudian cuatro elementos que se desglosan de la siguiente manera:

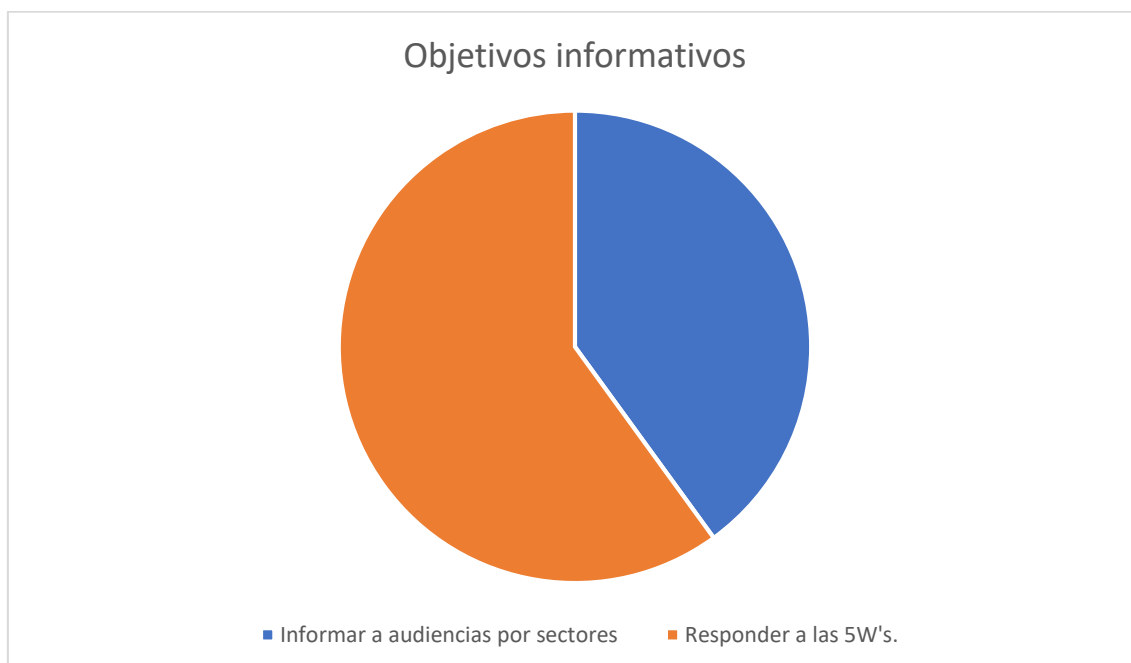


Gráfico 2. Objetivos informativos / Fuente: Elaboración propia

Entre los campos estudiados, los objetivos informativos que establecen los medios de comunicación, hay que destacar la audiencia dentro del segmento de población a la que van destinadas esas publicaciones.

Un 59% de dichas publicaciones se enfoca a un público general. De esta forma, se considera que el objetivo del medio era alcanzar, de forma sencilla y directa, a la mayor cantidad posible de lectores, atrayéndolos simplemente con información básica y clara sobre el proyecto.

En cuanto al otro 41% de las publicaciones, están centradas en un público más concreto e interesado por la información que profundice en los datos mostrados, las declaraciones realizadas y los hechos expuestos. Es dentro de este porcentaje donde se enclavan los artículos de opinión y los reportajes que, de alguna forma, hacen un recorrido por todo el proyecto de la obra sometido a estudio deteniéndose en aquellos detalles más singulares o novedosos.

En cuanto al tipo de género utilizado, los datos son los que se muestran a continuación:

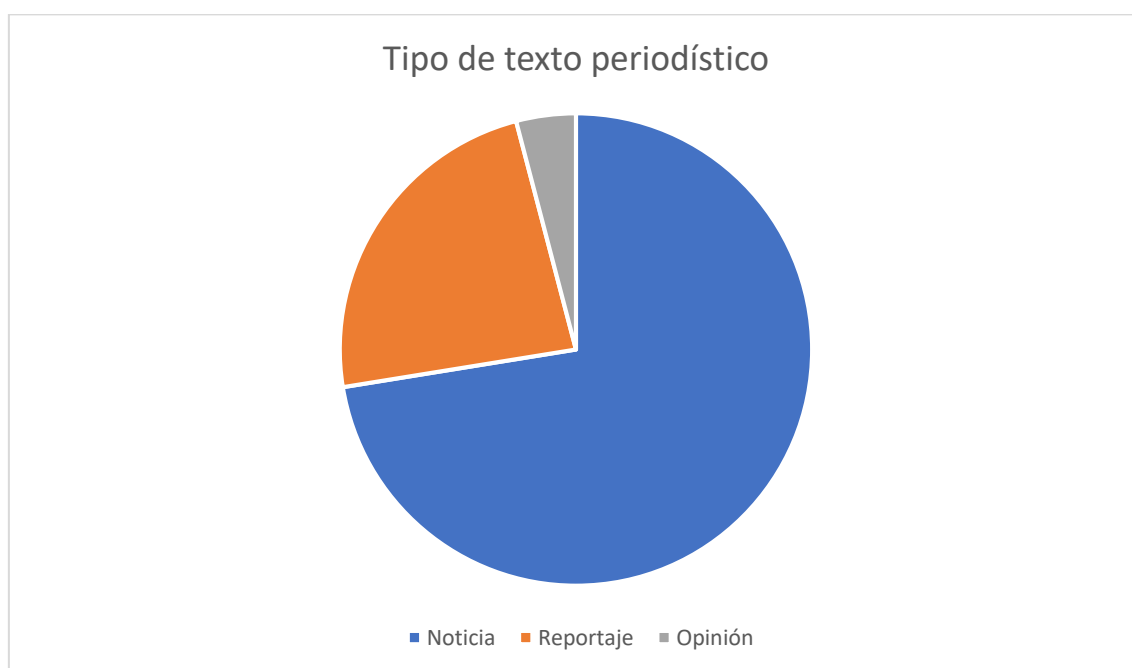


Gráfico 3. Tipo de texto periodístico / Fuente: Elaboración propia

Tomando como referencia el grupo de textos que recogen información general sobre el proyecto (59% del total) 29 de ellas son noticias en las cuales, no se profundiza en la información puesto que no se aporta un estudio detallado ni se ofrece un contraste detallado de las fuentes. Simplemente se incorporan discursos íntegros de políticos, técnicos o portavoces. El 43% de estas también carecen de autor por lo que aparecen firmadas por el medio de comunicación o por agencias de comunicación.

Dentro de las 41 piezas, 10 de ellas pertenecen al género del reportaje. Su utilización denota una mayor tendencia a la profundización y a la introducción de datos que se

detienen en el trazado de la obra, las incidencias detectadas o su progreso desde que se anunció por primera vez hasta el momento de la publicación.

En cuanto al último género desarrollado, tan solo dos piezas son artículos de opinión, es decir, textos que aportan líneas de pensamiento de los autores que giran en torno al gasto económico efectuado o las publicaciones de fechas de inauguración que, posteriormente, no se llevan a efecto.

El último gráfico que se crea atendiendo a la ficha de análisis, recoge el carácter de los textos publicados (técnico, político, de opinión o de ámbito general).

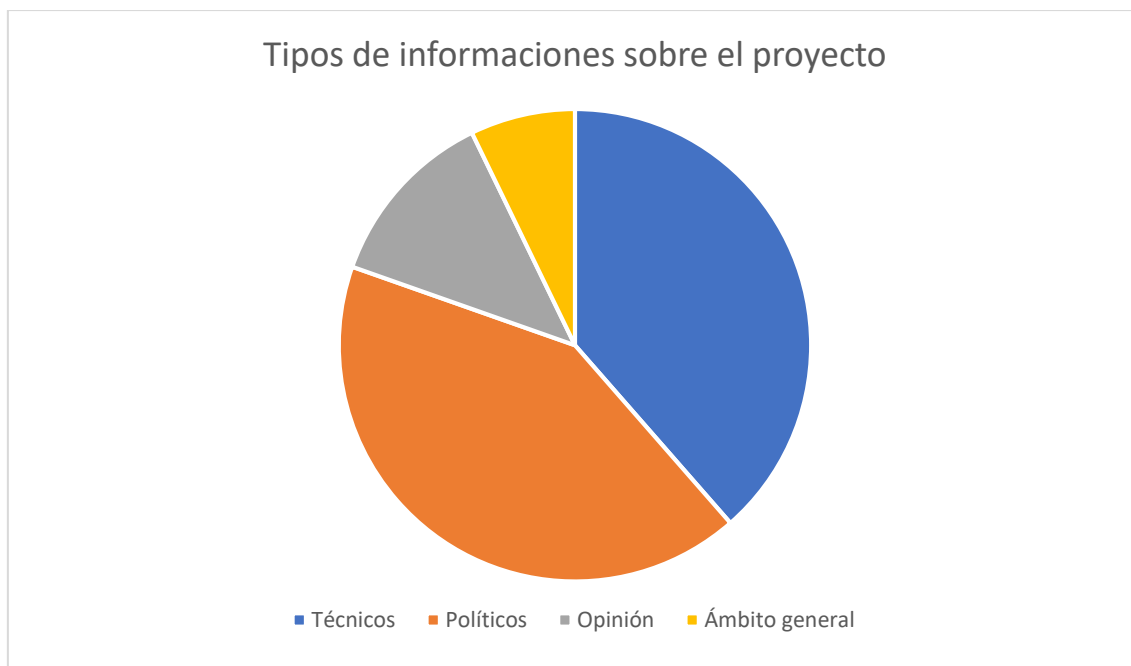


Gráfico 4. Tipos de informaciones sobre el proyecto / Fuente: Elaboración propia

Este último gráfico esclarece, de alguna manera, el contenido de las publicaciones realizadas por los medios de comunicación. De las 41 publicaciones analizadas, en 27 de ellas prevalece el contenido político, es decir, atienden a declaraciones de los políticos vinculados laboralmente con el proyecto (grupo de gobierno) o de aquellos otros que lo critican (oposición). De forma más exhaustiva, los dos principales periódicos de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, La Opinión de Tenerife con 11 textos y El Día con 7, son los que utilizan este tipo de estructura informativa en las piezas publicadas. En cuanto a La Provincia y Canarias 7, periódicos radicados en la provincia oriental, los utilizan el periodismo declarativo en todas las informaciones analizadas (5), salvo en una de Canarias 7.

A las informaciones de tipo político, le siguen otras de carácter técnico. En este sentido son 24 de las 41 piezas las que tienen en su contenido algún dato técnico. En este caso, La Opinión de Tenerife es el único periódico de Canarias que utiliza este tipo de datos en casi la totalidad de sus publicaciones (14). Esto quiere decir que los argumentos políticos utilizados se complementan con los técnicos dándole valor añadido al contenido y restando la carga de opinión que la subjetividad que lleva implícito el periodismo de declaraciones.

Diario de Avisos por su parte, también utiliza datos técnicos en 4 de las 5 publicaciones encontradas y analizadas.

El Día, Canarias 7 y La Provincia echan mano de este tipo de recurso en una menor cantidad de ocasiones. De un total de 41 piezas, 8 de ellas se basan en la opinión del autor que la firma por lo que presenta una línea de pensamiento muy concreta que contrasta con el resto de los artículos. Ningún periódico de la provincia de Las Palmas ha publicado informaciones con una base informativa técnica, mientras que, en la provincia occidental, su uso cae en el periódico El Día que se reduce a 7 publicaciones.

Solo hay cinco piezas en todo el análisis que son de ámbito general: 3 publicadas en el periódico El Día, 1 en la Opinión de Tenerife y 1 en Canarias 7.

En resumen, podríamos establecer que, en rasgos generales, ha existido un tratamiento desigual en la información relacionada con este proyecto en los periódicos de ambas capitales de provincia, aunque el grueso de las informaciones se ha encontrado, en la provincia occidental. Asimismo, teniendo en cuenta el amplio espacio temporal seleccionado y analizado, se detecta un irregular seguimiento de la información por parte de la prensa de las islas

En cuanto a la calidad de las informaciones publicadas, el análisis nos confirma que existe una falta de trabajo periodístico como se planteaban en las hipótesis por la falta de contenido en las publicaciones, pero cabe destacar que esto no sucede con todos los periódicos seleccionados para la investigación, salvando a uno de ellos, La Opinión de Tenerife.

9.2 Encuesta poblacional

El aumento de los problemas relacionados con la movilidad y que afecta a la población residente en la isla invita a conocer la opinión de la ciudadanía como principales usuarios de este sistema de transporte. El objetivo de la encuesta realizada es averiguar el grado de interés de en la puesta en marcha de tren para el sur de la isla de Tenerife y su influencia en la movilidad.

La elaboración del cuestionario ha sido a través de la plataforma digital *Google Forms* y su difusión a través de las redes sociales, principalmente Whatsapp y Facebook, con un alcance de más de 1000 personas y un resultado de 185 respuestas.

La constatación de que existen diversas realidades que afectan a la movilidad de la ciudadanía, ha obligado a fragmentar las preguntas en cuatro bloques con el objetivo de conocer, de la forma más completa posible, las necesidades de los usuarios que responden al cuestionario, es decir, datos personales, necesidad de movilidad, opinión sobre el tren y su canal de información habitual.

Así, los tres primeros gráficos pertenecen a la sección relativa a los datos personales de los encuestados.

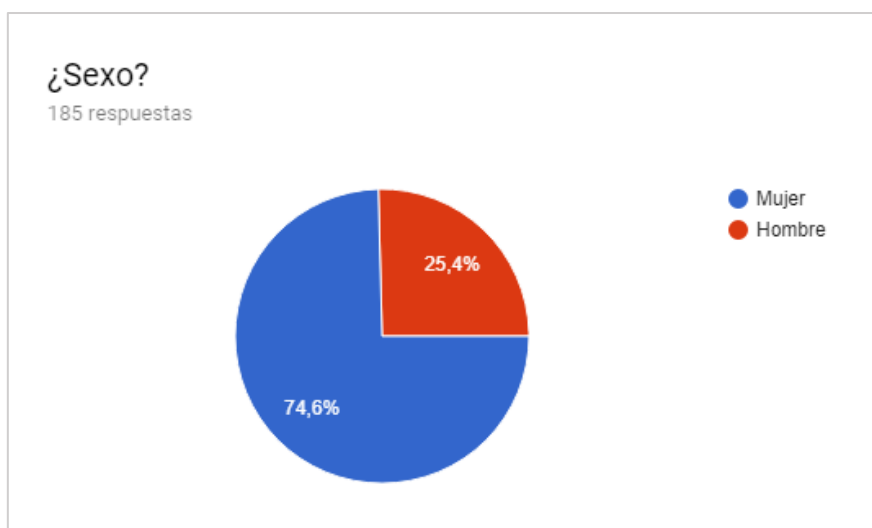


Gráfico 5. Datos personales, sexo / Fuente: Google Forms

De las 185 respuesta obtenidas, solo un tercio, el 25'4% son varones mientras que el resto, un 74'6%, son mujeres. Esto refleja que son las féminas las que muestran una mayor preocupación por las cuestiones relativas a la movilidad.

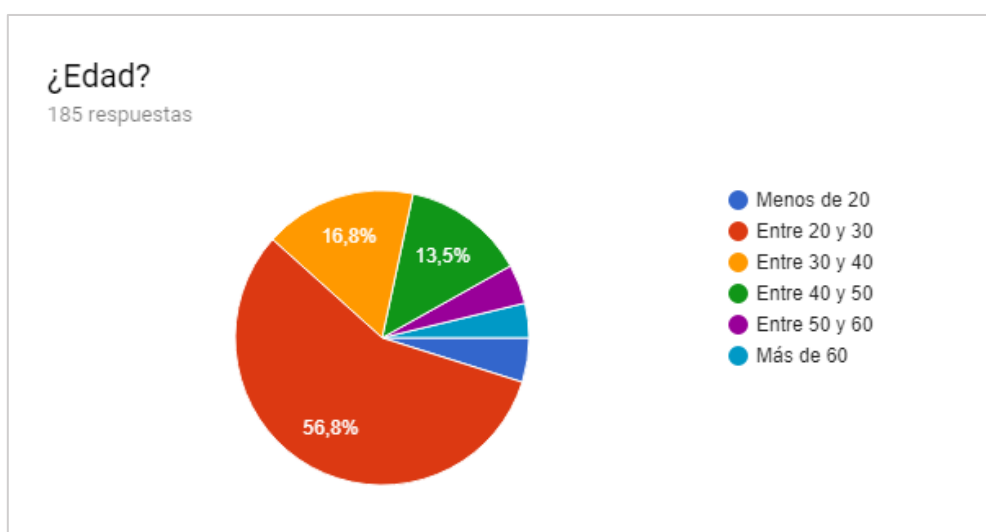


Gráfico 6. Datos personales, edad / Fuente: Google Forms

En cuanto a la variable de la edad, el desglose muestra 6 tipos diferentes de respuestas. El resultado es que 105 personas con edades comprendidas entre los 20 y 30 años, un 56'8% de los encuestados, que muestran mayor relación con el tema.

El segundo grupo de edad con 31 personas y un 16'8% tienen edades comprendidas entre los 30 y 40 años. Y el tercer grupo, con un 16'5% y 25 encuestados van de los 40 a los 50 años.

En menor medida y con un interés más bajo sobre el proyecto del Tren del Sur se encuentran los grupos de entre 50 y 60 años, más de 60 y menos de 20 respectivamente.

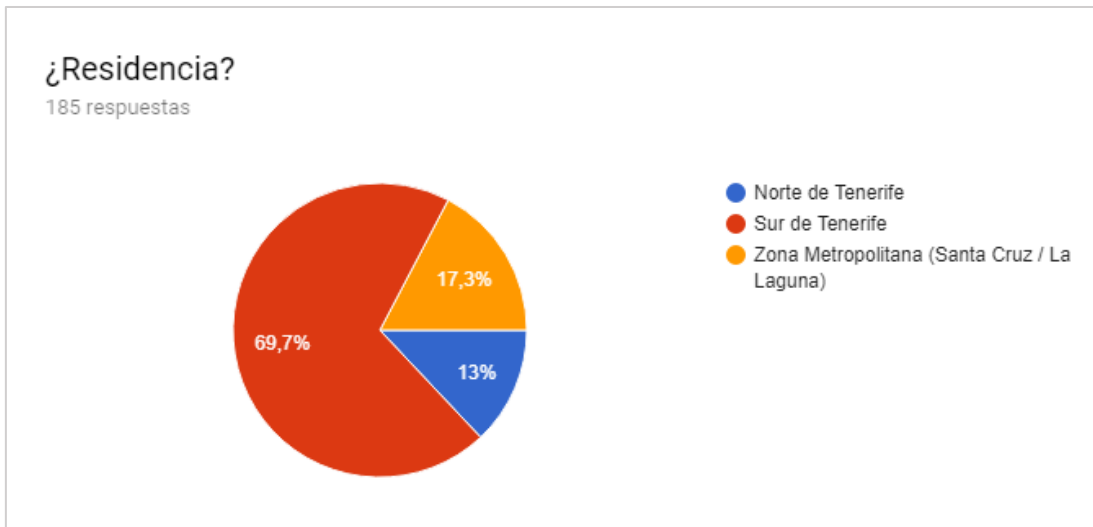


Gráfico 7. Datos personales, residencia / Fuente: Google Forms

De las 185 respuestas obtenidas, casi un 70% de los encuestados reside en el sur de la isla de Tenerife, emplazamiento geográfico que focaliza el interés del proyecto sometido a estudio en esta investigación. Por otro lado, un 17'3% vive en la zona metropolitana, área que comprende los municipios de Santa Cruz de Tenerife, San Cristóbal de La Laguna, El Rosario y Tegueste y poblaciones que también se verían afectadas por el proyecto.

Por último, 24 de los 185 encuestados residen en la zona norte de la isla, para la que se plantea otro proyecto ferroviario, pero queda fuera de esta investigación.

El objetivo de la encuesta es conocer qué motivos alegan los ciudadanos tinerfeños para desplazarse. El siguiente bloque lo investiga mediante dos preguntas:

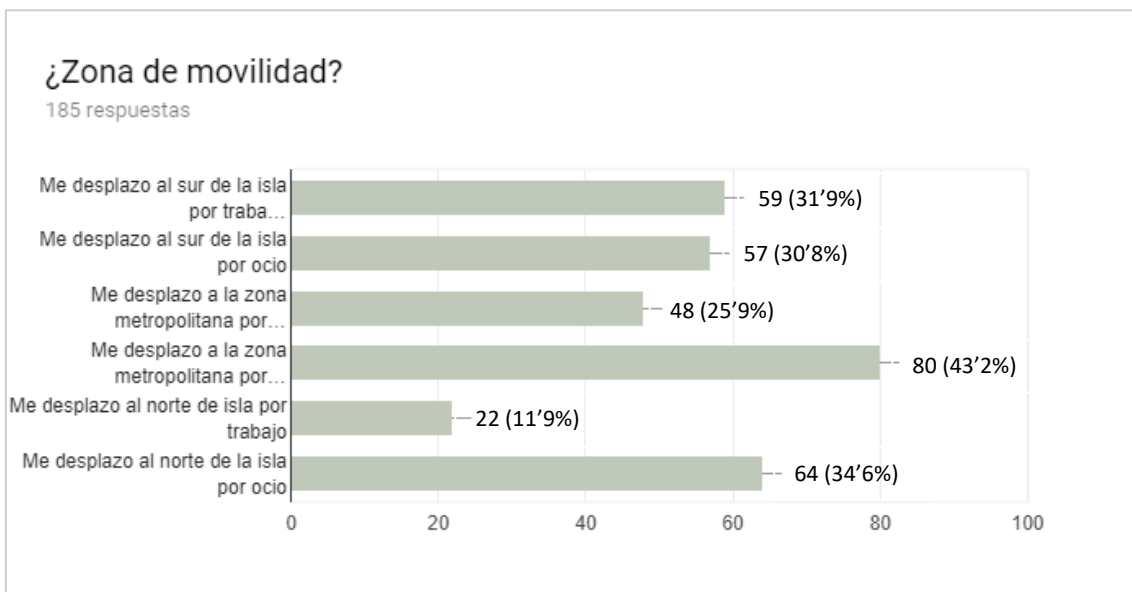


Gráfico 8. Motivo de movilidad, zona / Fuente: Google Forms

De las 185 personas encuestadas, 9 de cada 10 marcaron hasta 2 opciones.

En primer lugar, de las 330 respuestas obtenidas, 201, un 60'9% de los encuestados, declararon que se desplazan por la isla de Tenerife en general por motivos de ocio. La zona metropolitana y la zona norte son las que mayor cantidad de ciudadanos acoge. En cuanto al área metropolitana 57 respuestas reconocen que acuden a ella por motivo de ocio.

En el caso de los desplazamientos por trabajo, ocurre lo contrario. Es la zona sur de la isla la que recibe mayor cantidad de ciudadanos. Se sitúa a la cabeza con 59 respuestas seguida por la zona metropolitana con 48 y cierra la zona norte en último lugar con 22.

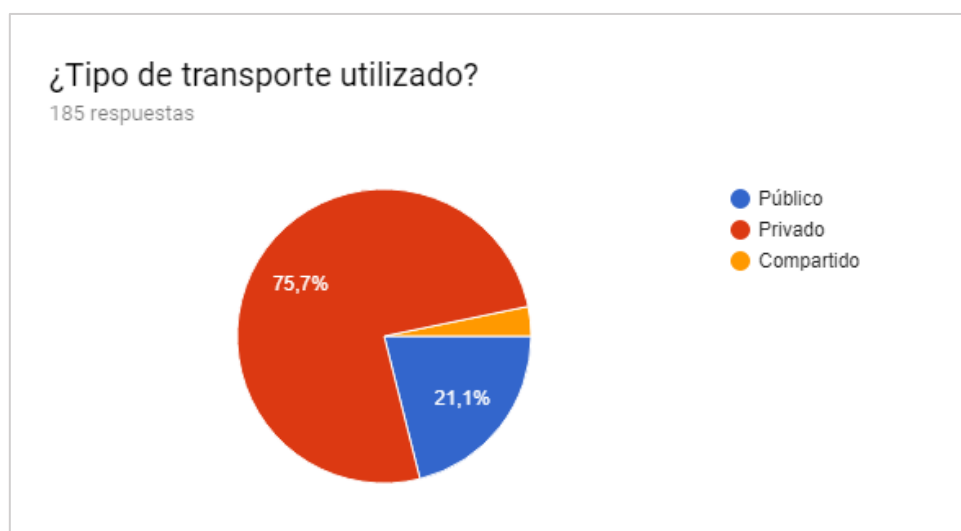


Gráfico 9. Motivo de desplazamiento, medio de transporte / Fuente: Google Forms

La fórmula de desplazamiento que canaliza el volumen de desplazamientos mencionados en el gráfico anterior también tiene hueco en la encuesta.

Un 75'7% de los encuestados reconoce utilizar su medio de transporte privado para moverse por la isla mientras que solo un 21'1% lo hace en el transporte público. El transporte compartido apenas se refleja con un 3'2%, es decir, 6 usuarios de 185.

Ante esta situación, el fomento del transporte público se plantea como una necesidad que justifica el tema de esta investigación y el siguiente bloque de la encuesta.



Gráfico 10. Necesidad del Tren del Sur / Fuente: Google Forms

Aun con el predominio del transporte privado como primera opción de los usuarios encuestados, un 63'8% considera necesario para la isla el desarrollo del Tren del Sur.

El 36'2%, que corresponde a 67 personas considera innecesaria su ejecución.

Pero de ese 63'8 y 36'2, a favor y en contra, respectivamente, se abre una división de respuesta al uso del ferrocarril.

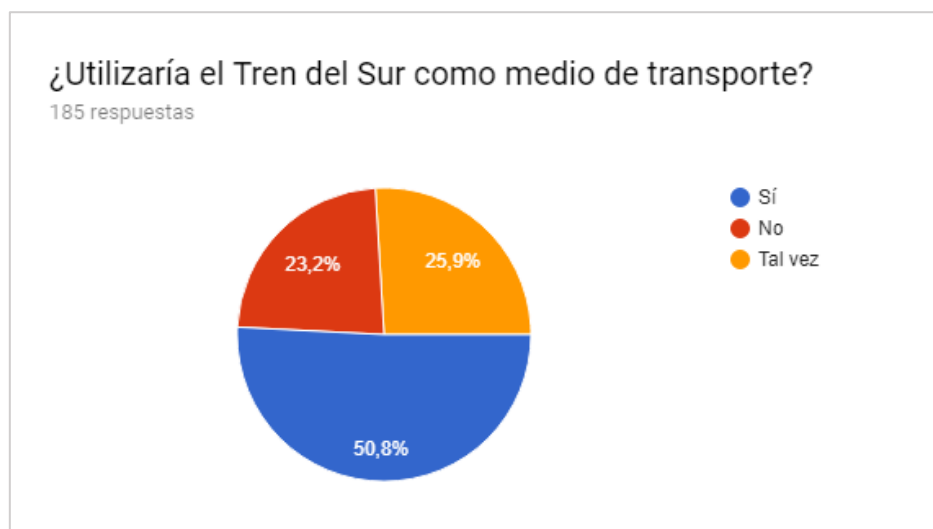


Gráfico 11. Necesidad del Tren del Sur, utilización / Fuente: Google Forms

La mitad de los encuestados sí utilizaría el tren de sur como medio de transporte para sus desplazamientos entre la zona metropolitana y Adeje. Un 23'2% seguiría negándose a su uso por considerarlo innecesario, mientras que un 13% de encuestados que sí estaban a favor del tren y un 12'9% que lo consideran inútil, se lo plantean que como una posibilidad de transporte.

Al igual que en el segundo bloque, en la tercera pregunta de este tercer apartado, 9 de cada 10 encuestados utilizaron dos respuestas para mostrar su opinión sobre aspectos relativos a la movilidad.

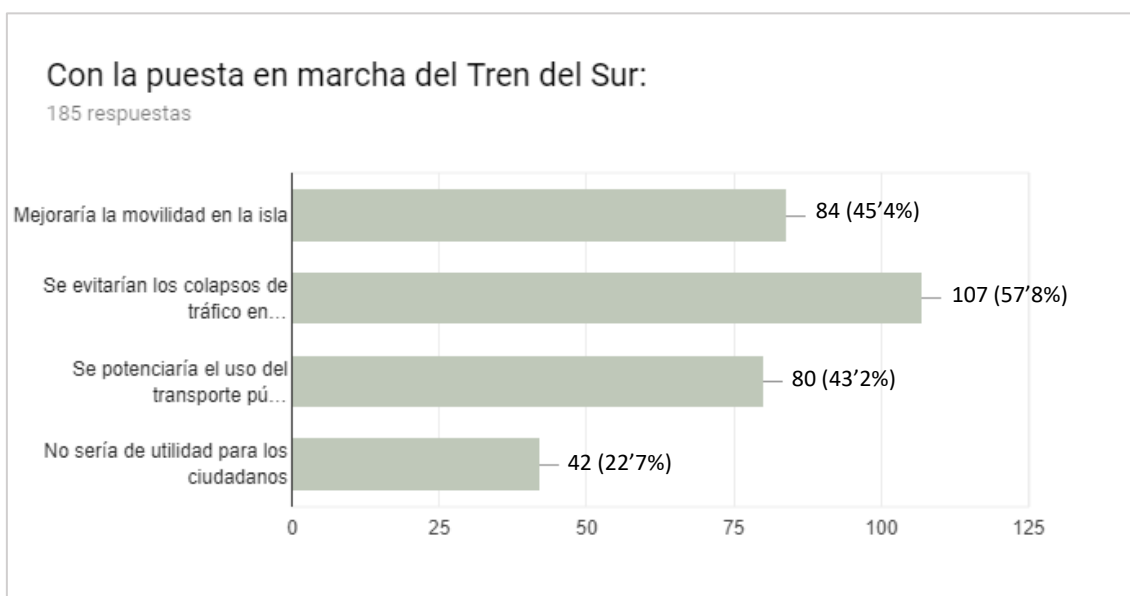


Gráfico 12. Necesidad del Tren del Sur, consecuencias / Fuente: Google Forms

271 respuestas obtenidas a la pregunta que plantea qué supondría la puesta en marcha de este proyecto, los encuestados entienden que se produciría una mejora en los desplazamientos, 107 respuestas coinciden en que los colapsos en las autopistas de la isla disminuirían considerablemente, 84 afirman que, por tanto, mejoraría la movilidad en la isla y 80 que se potenciaría así el transporte público entre los ciudadanos.

Por otro lado, 42 respuestas reflejan que la puesta en marcha del Tren del Sur no sería de utilidad para los ciudadanos de la isla de Tenerife.

El último bloque de esta encuesta se enfoca en el tratamiento de los medios de comunicación con respecto al tema de la investigación.

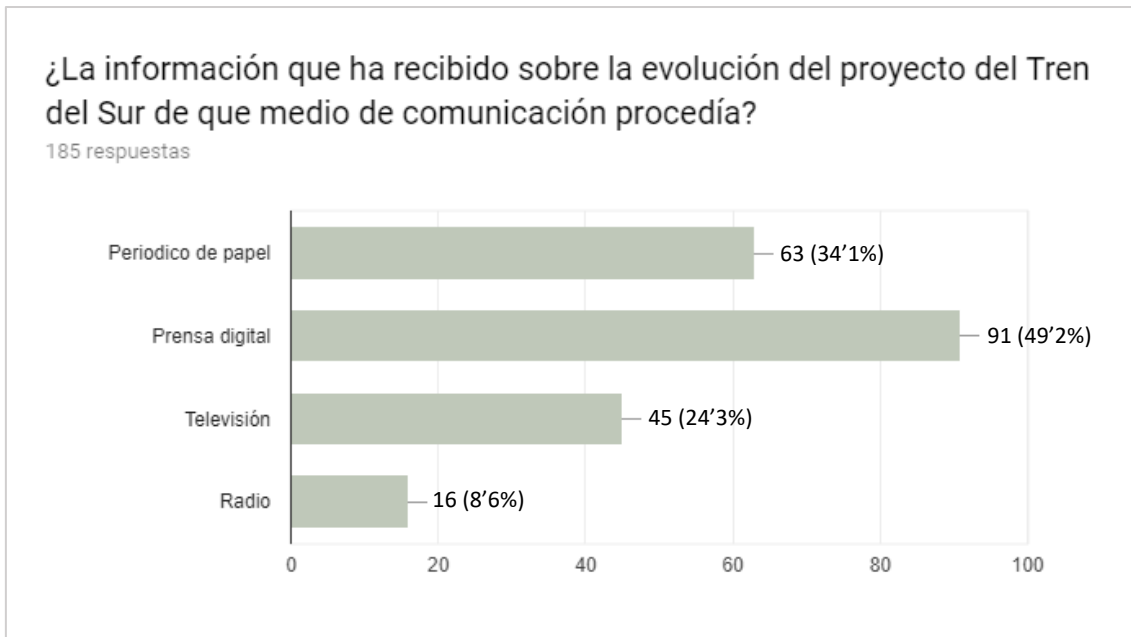


Gráfico 13. Tratamiento de la prensa, tipo / Fuente: Google Forms

91 personas, un 49'2%, ha reconocido que se informa sobre la evolución del proyecto del Tren del Sur a través de la prensa digital, un auge acorde al uso de las nuevas tecnologías y la evolución de las redes sociales y 63 personas, un 34'1% lo ha hecho a través de la prensa tradicional. En total, un 83'3% de los encuestados se ha informado a través de la prensa, objetivo de investigación de este trabajo.

Un 24'3% y un 8'6% ha preferido la televisión y la radio, respectivamente, como medios de comunicación para conocer el estado y evolución del proyecto para el sur de Tenerife.

El tratamiento que la prensa ha realizado sobre le proyecto de Tenerife, también forma parte de la consideración de esta encuesta.

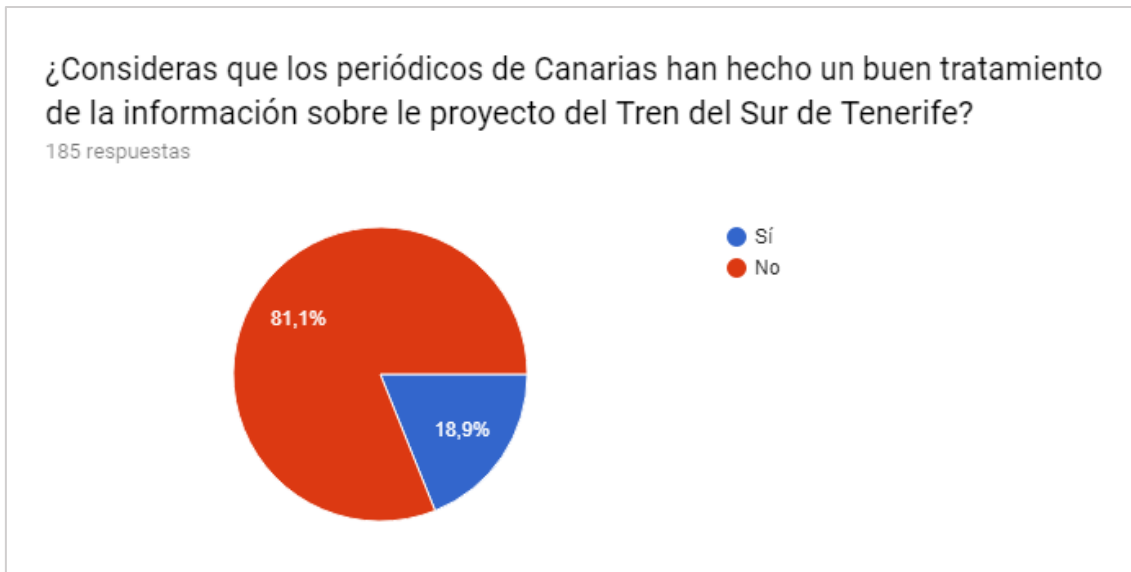


Gráfico 14. Tratamiento de la prensa, bueno o malo / Fuente: Google Forms

Casi con el mismo resultado que en el gráfico anterior, un 81'1% de los encuestados considera que el tratamiento que la prensa de Canarias, tanto digital como tradicional, ha realizado sobre el proyecto ferroviario para el Tren del Sur no ha sido bueno.

35 de las 185 personas que realizaron la encuesta no piensan lo mismo y consideran que sí han realizado un tratamiento adecuado de la información publicada.

A modo de resumen, en los resultados obtenidos en esta encuesta y partiendo de las hipótesis descritas en el epígrafe 6, se pueden diferenciar tres aspectos distintos.

En el primero de ellos se puede observar un equilibrio entre los datos de residencia obtenidos y los de desplazamiento. Existe una relación entre el casi 70% de ciudadanos que residen en el sur de la isla con su desplazamiento por actividades de ocio a la zona metropolitana y de igual forma sucede a la inversa: existe una relación directa entre los desplazamientos de personas hacia el sur desde la zona metropolitana o norte de la isla por actividades de trabajo.

El segundo de los aspectos que destaca es que más del 60% considera necesario que haya un tren, lo que confirmaría que casi un 75% de personas podrían utilizarlo en el futuro.

En tercer lugar, destaca entre los resultados de la encuesta que una amplia mayoría (80%), detecta una falta de esfuerzo y trabajo en el tratamiento de la información ofrecida a los lectores, confirmando así con las tres primeras hipótesis que nos planteamos.

9.3 Entrevistas

Otra de las técnicas aplicadas para estudiar el estado y evolución de este proyecto ha sido el de la entrevista. Su utilización otorga a este trabajo una mayor profundización del análisis.

Así, el experto en Dirección, Planificación y Construcción de plataformas ferroviarias, Raúl Díaz, se ha pronunciado en múltiples ocasiones desde el año 2008 sobre la

viabilidad de la obra del Tren del Sur de Tenerife como una necesidad prioritaria para la isla, afirmando que “nuestros estudios nos dicen que puede existir una demanda de hasta 64000 pasajeros al día. Estamos hablando de más pasajeros al día que en infraestructuras de alta velocidad que se proyectan en la península [...] es una infraestructura que llamamos de altas prestaciones de cercanía porque sirve a municipios o núcleos poblacionales que no están a largas distancias, pero que tiene una velocidad de recorrido o velocidad comercial alta, entonces digamos ese servicio y esa demanda es mayor que la que actualmente se dan en infraestructuras de la península, entonces está más que justificada la viabilidad técnica”.

En esta misma línea, el director general de Fomento y Movilidad del Cabildo de Tenerife y afiliado al partido político, Coalición Canaria, Miguel Becerra, ha declarado que la idea de su partido ha perdurado en el tiempo; “el tema del tren como tantas otras cosas yo diría que, paradójicamente, cuando se hizo el PIOT [...] la demanda de movilidad se tenía que cubrir con dos líneas de tren, partiendo desde el área metropolitana y que llegara al sur y norte de la isla. Esto está desde los años 90, dejándolo consagrado en 2000, cuando se aprueba definitivamente [...] La posición de mi partido es básicamente la misma que hace 20 años”.

Por otro lado, Manuel Fernández, consejero del Partido Popular en el Cabildo de Tenerife, asegura que “la posición del partido es lógica, pues este proyecto lo comenzó un ministro popular y entendemos que ayudaría bastante en la movilidad de la isla”.

Estas declaraciones van en la línea de los resultados obtenidos en la encuesta puesto que refutan la opción de la mayor parte de los encuestados a favor de la creación de la obra.

En el lado opuesto a estas posiciones, el Partido Socialista en el Cabildo de Tenerife difiere de los anteriores. Para esta formación, “el partido siempre ha sido bastante crítico con el posicionamiento de una red viaria y ferroviaria en Tenerife [...] Nosotros somos bastante pesimistas a la hora de desarrollo y creemos que antes de iniciar un proceso que nos puede llevar a un coste de 3000 millones de euros solo el Tren del Sur. Hay que agotar todas las vías de trabajo para mejorar la movilidad en la isla sin la necesidad de hacer ese tipo de obras tan caras y costosas”.

Asimismo, se puede relacionar esta última idea con los resultados negativos que arroja la encuesta planteada donde un 36% de las personas consultadas no consideran que el tren sea necesario.

En cuanto a la gestión de la información por parte de los medios de comunicación, Santiago Correa y María Arroyo, director y la responsable de Comunicación de Metropolitano de Tenerife, respectivamente, coinciden en este aspecto con políticos de entrevistados.

Correa cree “que los medios de comunicación no han hecho un planteamiento serio de la necesidad real. Esto es un proyecto del cabildo igual que el tranvía, los medios no son técnicamente vinculantes ni informan desde un punto de vista clínico, sino haciéndose eco de opiniones, viviendo muchas veces de las situaciones polémicas y de conflictos”. Por su parte, Arroyo afirma que “hay mucha demagogia. Y es tan sencillo como lo que te hemos dicho nosotros”.

En relación con las declaraciones realizadas por los tres representantes políticos, hay que decir que coinciden en una misma idea: los medios de comunicación han actuado con el tema del tren del sur actuando sin pensar, sin reivindicación ni crítica propia.

Para finalizar, las afirmaciones realizadas por parte de los cinco entrevistados coinciden, al igual que las declaraciones anteriores, con el resultado de la muestra recogida mediante la encuesta y es que, a pesar de que los medios de comunicación han tratado de forma diferente este proyecto ferroviario proyectado para la isla de Tenerife, la realidad es que el posicionamiento de la muestra consultada es contrario a la implantación de este sistema de transporte en la isla. Del mismo modo, las declaraciones obtenidas de los entrevistados confirman que se detecta una escasez de datos y por tanto se debe trabajar en una mayor profundización en las investigaciones previas.

10 CONCLUSIONES

Una vez analizados los datos obtenidos, se pasa a desglosar las conclusiones extraídas del presente estudio:

1. Existe un alto grado de seguimiento de parte de la población de la isla de Tenerife sobre las publicaciones de los medios impresos estudiados a lo largo de este trabajo. Más del 80% de los encuestados confirman que han usado este canal de comunicación para estar obtener información acerca del proyecto ferroviario.
2. La posición de los principales partidos políticos que en el año 2000 votaron a favor del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, -en el que se incluía la obra del Tren del Sur-, ha sufrido cambios. De las tres formaciones, Coalición Canaria, Partido Popular y Partido Socialista Español (PSOE), solo los dos primeros mantienen posiciones a favor de la construcción y puesta en marcha de la plataforma ferroviaria, aunque el Partido Popular matiza ese apoyo advirtiendo de que existen también otras prioridades materia de movilidad en la isla. Por su parte, el PSOE, ha declarado no estar a favor de la construcción de ningún tren en la isla de Tenerife, principalmente por su elevado coste económico y porque consideran que existe otro tipo de movilidad sostenible para Tenerife.
3. El tratamiento informativo realizado por parte de la prensa en Canarias no ha sido riguroso ni transparente. Aun teniendo una importante proyección y suscitando el interés de parte de la población de la isla, no parece que exista una correspondencia con el tratamiento que le ha otorgado los medios de comunicación puesto que, en el periodo de tiempo analizado (2000-2017) tan solo se hallaron 41 piezas periodistas, una media 0'5 piezas por cada periódico y año.
4. Tras someter a estudio el contenido de los cinco periódicos seleccionados para la investigación, -tres de la provincia de Santa Cruz de Tenerife y 2 de Las Palmas de Gran Canaria, por su número de venta y seguidores-, se puede concluir que tan solo 2 han demostrado cierta continuidad y seguimiento del proyecto. Este es el caso de La Opinión de Tenerife y El Día.
5. Se confirma el desigual desinterés de los medios de ambas capitales de provincia a pesar de ser un territorio único. De las 41 piezas encontradas y analizadas, tan solo

4 pertenecen a los dos periódicos de Las Palmas de Gran Canaria, es decir, La Provincia y Canarias 7.

6. La postura de los encargados de la redacción de los proyectos del Tren del Sur en Metropolitano de Tenerife coincide con la planteada en la memoria de proyectos publicada por primera vez en el año 2000. Consideran que se trata de obra necesaria que responde a las necesidades de movilidad que reclama la ciudadanía y, por lo tanto, la respuesta a los embotellamientos de tráfico que sufre la isla.
7. Atendiendo a los resultados extraídos de la encuesta realizada a la población de Tenerife, el proyecto cuenta con el respaldo de la sociedad isleña. Según las respuestas recogidas, el apoyo se sustenta en la necesidad de mejorar la movilidad en la isla y de potenciar el uso del transporte público como alternativa al vehículo privado. Casi un 75% de los usuarios estarían dispuestos a utilizar el tren como medio de transporte.
8. A tenor de las respuestas obtenidas, el proyecto de la obra del Tren del Sur para la isla de Tenerife podría ser una realidad en un futuro próximo. En primer lugar, porque cuenta con el respaldo de más de un 60% de potenciales usuarios, en segundo lugar, porque continúa su desarrollo técnico por parte de Metropolitano de Tenerife, -encargados de la redacción de la obra- y tercero porque en el plano político, en el Cabildo de Tenerife, dos de los tres partidos con mayor representación, están a favor de que se ejecute la obra cuanto antes. Por lo tanto, parece evidente que el proyecto del Tren del Sur seguirá activo para la sociedad y por ende, para los medios de comunicación.

11 BIBLIOGRAFÍA

- Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras.(2017). Análisis de la inversión en infraestructuras prioritarias en España. Recuperado de https://seopan.es/wp-content/uploads/2016/04/Informe-Infraestructuras-Prioritarias_A4.pdf
- Asociación para la investigación de medios de comunicación.(2017). Marco General de los Medios en España 2018. Recuperado de <https://www.aimc.es/otros-estudios-trabajos/marco-general/descarga-marco-general/>
- Berganza, M. R. y Ruiz, J. A., (2005). *Investigar en comunicación: guía práctica de métodos y técnicas de investigación social en comunicación*. Madrid, España: McGraw Hill.
- Boletín Oficial del Estado, (29 de Diciembre de 1978). *Constitución Española. Título 1, de los derechos y deberes fundamentales*. Recuperado de <http://www.congreso.es/consti/constitucion/indice/titulos/articulos.jsp?ini=20&tipo=2>
- Metropolitano de Tenerife (Cabildo de Tenerife).(2001). *El Tren del Sur*. Recuperado de <http://www.tenerife.es/planes/>
- Cabildo de Tenerife, (2012). Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife (PTEOTT). Recuperado de http://www.tenerife.es/planes/PTEOTransporte/adjuntos/MemoInfo_09.pdf

- Cabildo Insular de Tenerife.(2013). Plan territorial especial de ordenación de infraestructuras del Tren del Sur, Aprobación inicial, Documento N°1 Memoria Informativa. Recuperado de <http://www.tenerife.es/planes/>
- Cabildo Insular de Tenerife.(2013). Plan territorial especial de ordenación de infraestructuras del Tren del Sur, Documento N°5 Programación y Estudio Económico-Financiero. Recuperado de <http://www.tenerife.es/planes/>
- Cabildo Insular de Tenerife.(2013). Plan Territorial especial de ordenación de infraestructuras del Tren del Sur, Plano de situación. Recuperado de <http://www.tenerife.es/planes/>
- Cabildo Insular de Tenerife.(2013). Revisión del plan territorial especial de ordenación de infraestructuras del Tren del Sur, Documento N°3 Cartografía (Tomo II). Recuperado de <http://www.tenerife.es/planes/>
- Centro de Investigaciones Sociológicas.(2018). Barómetro de Marzo, estudio número 3207. Recuperado de http://www.cis.es/cis/opencm/ES/1_encuestas/estudios/ver.jsp?estudio=14387
- Confederación sindical de comisiones obreras.(2007). Una movilidad de los trabajadores segura, eficiente, saludable, equitativa y económica (sostenible). Recuperado de www.ccoo.es/f61829c24958dc7f6a81b22125cab747000001.pdf
- Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias. (2006). Tendencias de la movilidad terrestre en Canarias. Recuperado de <http://www.gobiernodecanarias.org/copt/documentacion/transportes/ponencias/tendencias.pdf>
- Corbetta, P., (2010). *Metodología y técnicas de investigación social (Edición revisada)*. Madrid, España: McGraw Hill.
- Ecologistas en acción (Octubre de 2007). Los medios de transporte en la ciudad. Un análisis comparativo. Recuperado de https://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf_Cuaderno_2_Comparativa_medios.pdf
- García, R., (16 de noviembre de 2017). Las grandes infraestructuras pendientes en España. El Mundo. Recuperado de <http://www.elmundo.es/economia>
- García, A., Suárez, H. y Verano, D., (2017). La movilidad urbana sostenible y el fomento del transporte público urbano. Recuperado de <http://intercostos.org/documentos/congreso-15/GARCIA-SANTANA.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística, (2018). INEbase / Estadísticas territoriales. Recuperado de <http://www.ine.es/>
- Martín, J.F., (2004). *La Población de Canarias, Análisis sociodemográfico y territorial*. Santa Cruz de Tenerife, España: Anroart Ediciones.
- Medina, J.A., (9 de octubre de 2017). El Tren del Sur, un proyecto que acumula 20 años ya de gestación, *El Día*. Recuperado de <https://eldia.es/tenerife/2017-10-09/3-Tren-Sur-proyecto-acumula-anos-ya-gestacion.htm>
- Metrotenerife, (20 de septiembre de 2017). El Cabildo impulsa la movilidad con una red de transporte que lleve a todas partes y el uso compartido del vehículo.

Recuperado de <http://metrotenerife.com/el-cabildo-impulsa-la-movilidad-con-una-red-de-transporte-que-lleve-a-todas-partes-y-el-uso-compartido-del-vehiculo/>

Fundación Cetmo, (2005). El transporte en España, un sector estratégico, Informe sobre la aportación del transporte y sus retos futuros. Ministerio de Fomento. Recuperado de https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/BE3C23F7-3743-43AE-9D44-DEAB45616099/19599/Resumen_ejec.pdf

Ministerio de Medio Ambiente, (2010). Perfil ambiental de España, medio urbano. Recuperado de https://www.mapama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/publicaciones/2_15MedioUrbano_tcm30-185320.pdf

Navarro, R., (2017). Línea de alta capacidad en Las Palmas de Gran Canaria. Recuperado de <https://docplayer.es/41036340-Linea-de-alta-capacidad-en-las-palmas-de-gran-canaria.html>

Yanes, J., Perera, E., y Carrascosa, L. (2017). El periodismo canario entre el Franquismo y la Democracia. *Revista internacional de Historia de la Comunicación*, (9), 108-114.

Yanes, J., (2004). *Historia del Periodismo Canario: balance de la producción historiográfica y estado de la cuestión*. En Boletín Millares Carlo (2004) Número 23, (pp.91-135), Las Palmas de Gran Canaria, España: Centro Asociado UNED.