

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ  
FACULTAD DE CIENCIAS Y ARTES DE LA COMUNICACIÓN



**Representaciones Periodísticas de la Reforma  
del Transporte. Caso: Metropolitano en los  
diarios: El Comercio, Perú21 y Trome**

**Tesis para optar el Título de Licenciada en periodismo que  
presenta la Bachiller:**

**PALOMA VENERO CRUZ**

**ASESORA: LILIAN KANASHIRO**

**LIMA, DICIEMBRE 2014**

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	i
<b>2. DESDE LA TEORÍA A LA NOTICIA</b>	6
• Comunicación política	6
• Espiral del silencio	11
• <i>Agenda setting</i>	14
• <i>Framing</i>	19
• Línea editorial	24
• Cobertura periodística	24
• Representación periodística de la realidad	26
• Tratamiento de la información	28
• Discurso periodístico	29
• Los proceso de la Noticia	30
Crisis De Credibilidad Y Confianza De Los Medios	32
<b>MARCO METODOLOGICO</b>	35
• Coyunturas específicas	38
• Diarios seleccionados	42
• Variables de estudio	52
<b>3. EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LIMA</b>	57
• Referencias Internacionales	57
• Evolución del transporte público en Lima	59
○ Informalidad	64
○ Rutas	66
• Problemas del sistema de transporte público	67
• Antecedentes del Metropolitano	73
○ El tren eléctrico	73
○ Gestión de Andrade	74
○ Gestión municipal de Castañeda	74
• Inicios del Metropolitano	75
○ Protransporte	75
○ Metropolitano	79

• Gestión de Susana Villarán: reajustes y cambios	86
<b>4. ANÁLISIS DE LA COBERTURA</b>	89
<b>5. ANÁLISIS DE LA REPRESENTACIÓN</b>	108
• Representación del ex Alcalde Luis Castañeda	132
<b>6. CONCLUSIONES</b>	137
<b>7. BIBLIOGRAFÍA</b>	147
<b>8. ÍNDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS</b>	167
<b>9. ANEXOS</b>	169
a.1 Ficha de recolección y análisis	169
a.2 Guías de entrevistas	171
a.3 Tablas de Cobertura	174
a.4 Tablas de Representación	178
a.5 Acciones del Grupo El Comercio en empresas	183
a.6 Tablas y gráficos	185

## 1. INTRODUCCIÓN

El objeto de esta tesis es el estudio de la representación en los medios de comunicación del sistema integrado de transporte público para Lima, comúnmente denominado ‘Metropolitano’. La investigación se centra en este tema debido a que se trata del primer paso en la Reforma del Transporte, cuya implementación afecta diariamente a los nueve millones de limeños que habitan en la capital. Además, en la actual coyuntura, resulta ser un tema trascendental pues involucra cualquier desplazamiento que se quiera hacer por obligación u ocio hacia distintas partes de la ciudad. Por eso esta tesis también quiere resaltar que el transporte afecta la calidad de vida de las personas y especialmente de las que han perdido familiares o sus propias vidas en accidentes de tránsito pues se han visto perjudicadas por el desorden, el caos y la inseguridad vial que se vive en Lima.

Esta investigación quiere mostrar la representación hecha por los medios durante el tiempo que duró la construcción del Metropolitano. Para ello, se analizaron 40 ediciones de tres diarios seleccionados del Grupo de El Comercio: Perú 21, El Comercio y Trome, en cuatro *Coyunturas Específicas* (C.E.) que resaltan momentos determinantes del largo proceso en el que el Metropolitano se puso en funcionamiento. Estas muestran cómo este servicio público afecta la vida de los ciudadanos y la participación de las autoridades de la Municipalidad de Lima a cargo de Luis Castañeda y Protransporte.

Así, nuestro estudio busca encontrar las diferencias entre los tres diarios seleccionados en lo que atañe a su cobertura, las fuentes usadas, la jerarquía y el enfoque que exponen, así como la representación particular del Metropolitano en cada uno de los medios.

La investigación realiza un análisis cuantitativo y cualitativo de la cobertura del Metropolitano en la segunda gestión del alcalde Castañeda, a raíz de la atención generada por todos los incidentes que se presentaron hasta llegar a la prestación de su servicio actual. Esto se refleja en la cobertura ofrecida durante dicho periodo en cada diario seleccionado, influenciada por el *framing* y la *agenda setting*, pues a pesar de ser

un solo grupo periodístico, los tratamientos, la frecuencia del tema y los enfoques por los que se levanta la noticia varían.

El objetivo general de esta investigación es determinar el tipo y forma de representación formada a partir de la cobertura que cada diario seleccionado ofreció sobre el Metropolitano. A partir de esta idea se plantean los siguientes objetivos específicos:

- Identificar el sesgo informativo conforme a la línea editorial en los diarios seleccionados y
- Determinar el tipo de información que se generó en cada diario seleccionado.

La hipótesis principal planteada consiste en demostrar que la representación en cada diario seleccionado se determina a partir de su línea editorial y el tipo de cobertura ofrecido a los temas locales. Asimismo, buscaremos determinar cómo el Metropolitano está directamente relacionado con el ex alcalde Luis Castañeda Lossio, quien aparentemente utilizó este servicio como propaganda por ser su última obra inaugurada. A partir de este punto, cada diario podría inclinarse a cubrir la noticia desde su posición política y línea editorial respecto a dicha autoridad.

De igual forma, la metodología empleada puede servir de modelo para el análisis de futuros estudios sobre el comportamiento de los medios en cuanto a su cobertura de servicios públicos o tratamiento de la noticia en general. La ficha de recolección y análisis que se propone analiza características cualitativas y cuantitativas de los diarios y permite varios niveles de profundidad.

Esta tesis también tiene importancia en el ámbito académico-periodístico pues da el primer paso en generar un espacio de discusión sobre el transporte en el Perú y obras públicas, no sólo de manera técnica sino crítica, en los medios y su cobertura. Así, desde las perspectivas sociales y académicas, el tema es relevante porque no es solo un hecho que involucra un sector, sino uno que implica a toda la sociedad y a su percepción sobre un servicio público de uso cotidiano.

## 2. DESDE LA TEORÍA HASTA LA NOTICIA

Este capítulo presenta los conceptos en los que se basa esta investigación. Se desarrollan estos puntos: la comunicación política, la espiral del silencio, la *agenda setting* y el *framing*, que a su vez identificaremos en el análisis de la cobertura de los medios seleccionados. Estos conceptos influyen en el significado, la intencionalidad, el contexto y la repercusión de las noticias.

### COMUNICACIÓN POLÍTICA

Este concepto hace referencia a todo aquello vinculado al intercambio y producción de discursos políticos que exponen los distintos actores y que los medios reflejan. Es relevante para la investigación debido a que un cambio como el Metropolitano necesita una buena gestión de comunicación política que explique a los ciudadanos qué cambios se generarán, cuánto tiempo tomarán y qué beneficios traerán.

Toda esta información es necesaria debido a que, si el proyecto es bien recibido, afectará las encuestas de aprobación de la gestión edil y podrá tener a los medios como aliados o críticos ante él. Según Wolton (1995), la comunicación permite el intercambio de discursos entre políticos, medios y opinión pública, lo cual se refleja en los sondeos.

En ese sentido, el Metropolitano es un servicio público a cargo de la Municipalidad y Pro Transporte, en su parte política, que además de haber sido difundido mediante publicidad, también tuvo la cobertura de los medios para informar sobre él pues se trataba del primer paso de la reforma del transporte (aunque esta gestión no usó ese término).

Lo importante de la comunicación política, y lo que esta investigación busca resaltar, es que la ciudadanía, si bien no puede ser parte de todos los hechos que acontecen en su sociedad, sí puede sentirse interpelada y estar dispuesta a participar si existe un esfuerzo de los medios y la clase política de no tener el monopolio del discurso público, como

afirma Halpern (1993:28-30). Este espacio de participación en la vida pública es indispensable para que las personas puedan ejercer su ciudadanía y vivan la democracia expresándose, entendiendo su relevancia en el sistema y siendo parte de los hechos, aunque esto sea a través del consumo de los medios; es decir, informándose.

Por su parte, los políticos han sabido buscar nuevas formas de legitimidad, reivindicando los derechos de acceder, pertenecer y reelaborar el sistema sociopolítico al que pertenecemos, como señala García Canclini (1995:35). Bajo esta lógica, el Metropolitano aparece como una acción oportuna y eficiente de una gestión municipal. Una oportunidad tanto para el público usuario como para las autoridades de dar una mirada distinta a un problema diario, como es el transporte.

Según García Canclini (1995:39), en esta era la sociedad elige y consume, incrementando la interacción y a la vez participando de forma más activa, lo que podría plantearse como un nuevo modo de ser ciudadanos. Los ciudadanos en Lima eligen y consumen el servicio ofrecido por el Metropolitano no solo como medio de transporte, sino como una elección de los beneficios que otorga: mayor velocidad y mayor seguridad; en vez de optar por la “cultura combi”<sup>1</sup>.

Esto se produce por una corriente moderna en la que los políticos se mimetizan con productos como si fuesen imágenes de mercado que se venden, como bien señala Qualter (1994:18-191). Sin embargo las estrategias de popularidad que usan los alejan de sus principios, de lo correcto o necesario, para satisfacer lo que pide el público, sus electores. Esta actitud puede llegar incluso a buscar la modificación de las agendas de los medios. El Metropolitano, si bien parte de una reforma mucho más amplia del transporte, fue usado e inaugurado al final del periodo de gestión de Luis Castañeda

---

<sup>1</sup>Las combis son un vehículo motorizado con dos puertas delanteras y dos laterales, que se usa en el Perú para el transporte de pasajeros. Su capacidad aproximada es de 15 personas sentadas (3 delante y 12 en la parte posterior), pero han sido modificadas para que se puedan sentar 20 personas y las que quepan paradas. Hoy en Lima estas realizan rutas en avenidas menores (Av. Angamos, Av. Brasil) y también transporte escolar y turístico de manera particular. Se podría decir que son como las furgonetas o una camioneta pequeña. [Elaboración propia]. La cultura combi es "la muestra de la formalización de la informalidad, representa la incapacidad de los peruanos para respetar y hacer respetar las reglas" (Rospigliosi, 1994).

Lossio, tras un periodo de avance muy lento. Recordemos que fue llamado el ‘Lentopolitano’ de manera despectiva.

Como señala Capellán (2008:213), "los políticos toman conciencia de la importancia de ser buenos comunicadores, y los medios y los periodistas, de que pueden hacer política. Y este es el contexto en el que se desenvuelve la realidad de la opinión pública." Esta imagen que generan los políticos de sí mismos se relaciona innegablemente con la opinión pública, que a su vez se retroalimenta de los medios de comunicación, y que permite ver más allá. Tanto políticos como periodistas son conscientes de la naturaleza de la opinión pública: mientras que los políticos tienen en cuenta su poder e influencia, los periodistas ayudan a formarla y defenderla.

Por su parte, Monzón y Dader (1992:509) señalan que los medios de comunicación juegan un papel central en el uso político de las encuestas, siendo transmisores de los intereses de los partidos políticos y siendo también el escenario donde se discute la importancia y validez de las encuestas. Aunque, según Halpern (1993:25-27), sorprende que los medios se preocupen más por la política y se incremente el desinterés de la ciudadanía por los hechos públicos.

Burgelin (1974:29) explica que la lectura de los diarios puede significar, para algunos, una participación, aunque sea imaginaria, en los acontecimientos que éste relata. Después de todo, la construcción social de la realidad en los medios es un proceso de producción, circulación y reconocimiento del hecho que los convierte en transmisores de la realidad social de importancia pública.

Así vemos que la relación entre los políticos y los periodistas tiene una funcionalidad bilateral: los periodistas encuentran el conflicto entre los políticos y estos usan los medios para dar a conocer el interior de las clases dirigentes, en vez de optar por resolver los problemas de la gente.

En esta investigación, podemos ver como el ex alcalde Luis Castañeda era conocido como el “mudo”, justamente por guardar silencio y evitar responder a los problemas de

su gestión, apareciendo solo al iniciar o entregar obras. En cambio, su sucesora Susana Villarán se enfrentó y fue apabullada por los sectores afectados por el cambio que buscaba implantar en la sociedad limeña, quienes se aseguraron de generarle una imagen de inútil y problemática.

El sistema político genera hechos que son noticias pero en sí mismo también produce noticias que buscan comunicarse, porque afectan a la sociedad y justifican el complejo sistema del que son parte. Los políticos saben que influir en el público es influir en el ciudadano. Por eso los medios son también el espacio para que los protagonistas de las actividades sociales y políticas den a conocer lo que ocurre y conozcan el sentir del pueblo, den su opinión y rindan cuenta de las acciones que realizan. Los medios son el lugar común de la acción pública, como afirma Gomis (1997:179).

De esta manera, se muestra cómo la sociedad civil y el sistema político necesitan de los medios para difundir su punto de vista, poner sus temas en agenda y activar el debate público. Por su parte, los medios pueden generar también el cambio de relación entre el poder político y la ciudadanía, según los argumentos que se presentan y las posiciones de los que ejercen el poder y de quienes lo desean (Freundt, 1999:66-67).

Es por eso, como señala Martini, que el periodismo tiene la capacidad potencial de aportar al ejercicio de la ciudadanía (2000:16-25). El acceso a la información estimula el imaginario social y viceversa, lo que permite que se dé un poder simbólico. La sociedad es una fuente de acontecimientos que produce hechos y comentarios que a su vez constituyen nuevos hechos y nuevas noticias.

Según Starr (2009:24) las noticias contribuyen al buen funcionamiento de la sociedad. Desde una perspectiva política, estas son un bien público que entrega información para que las personas puedan pedirle a las autoridades que rindan cuentas, generando una renovación en la participación política (Silvia –Herzog, 2009:35). Los medios son parte fundamental del proceso de la comunicación política porque le dan un lenguaje valorado a los hechos. Al narrar la realidad se la re significa, reconstruye, por lo que la política es básicamente comunicación (Bejar, 2008:26).

Los medios al brindar información (referentes, contextos informativos) generan un proceso de socialización, que es el agente principal del cambio social, permitiendo a los ciudadanos participar y tomar decisiones, nuevas formas de hacer, vivir y pensar, como afirman Rincón (2006:116) y Gomis (1997:164).

Como nos recuerda Farré (1999:93), a través de los estudios culturales británicos, el poder social se reconoce como hecho político mediante los procesos de negociación entre el público y lo mediático, dada la reinterpretación que se da a los significados. Por eso los políticos valoran aparecer en los medios, así se legitima su existencia. Como recuerda Freundt, su aparición en el imaginario de la sociedad está más cerca de los medios aunque muchas veces sean estos mismos los que pueden ser un riesgo para su imagen de sujeto público (1999:70-72). Así volvemos a recordar al ex alcalde Castañeda que solo aparecía en condiciones favorables, por lo que el colectivo lo recuerda como el alcalde “mudo” pero que “hace obras”<sup>2</sup>.

Cabe resaltar que a pesar de las diversas críticas que recibió Luis Castañeda Lossio por su falta de comunicación, tras su gestión la ciudadanía reconoce su obra, el avance que le ofreció a Lima y lo reclama como favorito para volver a la alcaldía<sup>3</sup> esto demostraría que de alguna manera fue un líder carismático que legitimó su estatus de representante como señala Franco (2012:16).

Sin embargo, la parte más importante de la comunicación política recae en el ciudadano, que es el sujeto y objeto de la información, como remarcan Mujica (1967:31) y Gomis (1997:20). El individuo es al mismo tiempo el ciudadano político y el público de los medios. Este es quien percibe a sus políticos y consume los hechos que la prensa recoge de la interacción social. Su ciudadanía se basa en su condición política de reconocer cómo los acontecimientos lo afectan y además vive los procesos de integración, estructuración, etc., como mencionan Cantavella y Serrano (2004:154), quienes a la vez

---

<sup>2</sup> Esta afirmación se extrae de la entrevista a Mariana Alegre: “Creo que Castañeda tiene aprobación en algunos sectores porque influyó en muchas personas de bajos recursos.” En VENERO, Paloma. 2011 *M.A. Entrevista del 07 de Noviembre a Mariana Alegre.*

<sup>3</sup> Luis Castañeda Lossio lidera la intención de votos con 54,1%, según CPI, seguido por Susana Villarán con un respaldo de 9.7%. Artículo del Portal Web de La República. Publicado 06 de Agosto 2014.

advierten que muchas veces los medios producen información enfocándose en los intereses económicos y políticos, alejándose de los hechos de la realidad cotidiana de los ciudadanos de a pie.

Los hechos y decisiones políticas no deben quedarse en el escándalo y la opinión, sino también informar del hecho mismo que puede transformar directamente la vida de los ciudadanos. Por lo tanto el medio debe tratar las diversas aristas que este tiene. La información debe ser de calidad para que el ciudadano la use de tal forma que pueda decidir.

Debemos mencionar que el grupo periodístico que se investiga en esta tesis, siempre ha sido identificado como de derecha y, al convertirse en un monopolio, es muy cercano a los personajes influyentes que son claves del sistema capitalista que influye en el país.

En una sociedad como la peruana, donde muchas veces los organismos del Estado no cumplen sus funciones, la cobertura de eventos que trastornan la sociedad (desde casos de corrupción hasta el caos del día a día) llevada a cabo por los periodistas, convierte a estos en los vigilantes que buscan despertar la reacción de las autoridades responsables. Los medios se muestran en esos casos como la fuente neutral de información para el gobierno y para el pueblo (Gomis, 1987:54).

## ESPIRAL DEL SILENCIO

Según Noelle-Neumann (1995:203), este concepto muestra la influencia que pueden tener los medios en la formación de corrientes de opinión, a partir de lo que se aprueba o desaprueba en distintos niveles –tanto sociales como temáticos- por la sociedad. En este caso acerca de los servicios públicos como el Metropolitano y sus autoridades.

Se debe hacer una diferenciación entre la *opinión del público*, que puede verse como la popularidad de una opinión, y la *opinión pública* que justamente busca influenciar a ese público, como señala Cossio (1958:13), generada desde un contexto y un análisis distinto.

La formación de la opinión pública tiene cinco etapas distinguidas por Kimbal Young: un tema que exija solución; ser un problema de relevancia que debe aparecer en los medios de comunicación y encuestas; que muestre las soluciones y opositores que tiene; y luego ofrecer una decisión en base a un consenso y la acción sobre el hecho. (Gomis, 1987:107-108). Esta tesis mostrará los pasos anteriormente mencionados, dados en la cobertura de los medios seleccionados sobre el caso del Metropolitano.

Con este fin, la investigación no se reduce a la implicancia del Metropolitano como herramienta política en la campaña del ex alcalde, sino que prioriza su importancia como primer paso para transformar el sistema de transporte público. Por esa importancia en el contexto limeño es que las opiniones se van a dar a partir de la convivencia en el entorno social y el análisis del mismo en la experiencia personal y la que muestra los medios de comunicación. De esa manera, esas opiniones pueden convertirse en opinión pública que será defendida y expresada por los representantes de diversos grupos de la sociedad, autoridades y líderes de opinión, quienes tienen muchas veces un espacio en los medios de comunicación, lo cual facilita llegar a toda la población (Noelle-Neumann, 1995: 88)

El desarrollo de informaciones, denuncias o destapes en los medios puede llegar a identificar a las personas que han vivido o conocido las mismas experiencias, por lo que se sienten respaldadas e incluso piensan que una mayoría comparte su posición. “...cuando la espiral del silencio empieza a desarrollarse en público sucede algo único. El elemento de la atención pública se introduce en el proceso con máxima eficacia a través de los medios de comunicación de masas. De hecho, los medios de comunicación encarnan la exposición pública, una “publicidad” informe, anónima, inalcanzable e inflexible.” (Noelle -Neumann, 1995: 203)

Esta identificación con los temas y opiniones difundidos en los medios permite a las personas hablar más del mismo tema a favor o en contra. Así se genera la opinión pública. Esta influencia de los medios es más compleja, pues puede generar diversas interpretaciones y por lo tanto diversas reacciones, creando también estereotipos

repetidos que se van fijando en el público. Por lo tanto, los medios de comunicación pueden ser llamados “formadores de opinión”, como diría Martini (2000:21). Los mismos son nutridos por la opinión pública y así vemos que se produce un círculo de retroalimentación (Noelle-Neumann, 1995:205).

A través de esta retroalimentación llegan a los medios las voces de las mayorías y/o los sectores con poder que tienen una opinión y derecho a voto, como aclara Torres (2010:37), porque la opinión surge de la construcción de valores, prejuicios, modas y miedos. No es solo racional, como afirma Noelle Neumann (1995). Por lo mismo, como señala Dader (1990), la opinión pública no se da sobre cualquier tema sino sobre aquellos que pueden provocar la reflexión en diversos espacios y por cómo afectan a los sectores heterogéneos de la sociedad (En Valqui, 2009:117).

Por esto, cuando la opinión pública aparece en los medios de comunicación, ya sea mediante una encuesta o una columna de opinión, se crea la ilusión de un consenso, como dice Hall (1981:381), aunque en la realidad existan varias opiniones públicas y no se disuelva la controversia. Así podemos comprobar que el efecto de la espiral del silencio confirma que los medios son el centro de la búsqueda de consenso al exponer generalmente las opiniones dominantes, las cuales pueden atraer a más individuos o elevar las voces de los que están en contra. Desde esta lógica vemos que la opinión pública se muestra legítima en la sociedad desde los medios de comunicación (En Valqui, 2009:124).

Esta selección y posición de los medios de comunicación ante lo que dice la opinión pública muestra su influencia, pues se vuelven “espejos, referentes y condicionantes” de los climas de opinión que muchas veces no tienen que coincidir con la realidad, sino que son la imagen y referencia que generan mayor debate, polémica o consenso como afirma Capellán (2008:217).

Al mismo tiempo, esa opinión pública muestra la importante participación del público que buscará estar atento a las informaciones y mensajes de los medios, ya sea para su cohesión o contraposición. Así, los medios no solo canalizan la opinión pública, sino

que de alguna manera pueden controlarla, como señala Capellán (2008:223). Esto en contraposición a lo que señalan Behr e Iyengar (1985) sobre la influencia unilateral entre medios y opinión pública. Hoy se ve con mayor claridad cómo los medios buscan más puntos de vista que logren integrar a más sectores de la sociedad, para además tener mayor volumen de audiencia (En García Beaudoux y D'Adamo, 2009:31).

Cabe resaltar que las bases y las libertades para formar opiniones varían dentro de una misma sociedad, según las circunstancias históricas, culturales y políticas, el acceso a la información e incluso a la educación que cada sector posea. En este mismo contexto el impacto de la difusión y circulación de las opiniones tiene impactos distintos, como afirman García Beaudoux y D'Adamo. (2009:5).

Observando el contexto conjunto de la sociedad, son los medios a través de su difusión los que le dan a la opinión el carácter de “pública”, como señala Habermas (1994), porque pueden agrupar de manera más amplia a los diversos sectores. De esa manera lo “público” se define por su visibilidad social según García Beaudoux y D'Adamo (2009: 24-25).

Entonces como señala Noelle-Neumann (1995:258) los medios pueden disponer los temas y hechos sociales que serán discutidos en el clima de opinión. Los medios de comunicación dan argumentos y pruebas para los que están a favor o en contra de determinado tema, siendo parte del proceso de formación de opinión y generando además espacios para respuestas y descargos. Por ello, se puede decir que un tipo de control social también lo ejercen las encuestas y los medios de comunicación con sus cifras, destapes y denuncias que cambian o refuerzan la opinión en determinados temas.

### ***AGENDA SETTING***

El concepto de *agenda setting* en este trabajo es fundamental, pues se muestran cuáles son los temas que se discuten e interesan en ese momento a la sociedad, tanto a ciudadanos como políticos. A la vez, este concepto permitirá identificar si el

Metropolitano tuvo cobertura por su importancia social, haciéndolo conocido intencionalmente, o si fue solo circunstancial, es decir, parte de la agenda del momento.

La *agenda setting* es un concepto que se remonta a los años 70 cuando McCombs y Shaw publicaron *The Agenda Setting Function of Mass Media*, sobre los efectos de los medios de comunicación en las masas y aclaraban que la prensa no podía *decir qué pensar* pero sí *sobre qué pensar*. Esto marca los temas que interesan a las audiencias. Con el tiempo estos mismos investigadores afirmaron que los medios también pueden sugerir *cómo pensar* sobre determinados temas, es decir llevarnos a reflexionar sobre temas específicos efectivamente (Farré, 1999:97). Por eso, se afirma que existe una relación directa y causal entre el contenido de los medios y la percepción por parte del público de lo que es el asunto más importante del día, generando la agenda pública. (Rodrigo 1996:69)

De esta manera, se mostró como parte del trabajo de los medios la selección de temas que serán noticias, que se desarrollarán y llegarán al público para su conocimiento y discusión. Sin embargo, esta primera selección puede verse afectada y modificada por temas de último minuto o más importantes, generando un cambio en la prioridad de dicha clasificación, desembocando en la desaparición de algunos temas, los cuales podrían estar relacionados a problemas latentes de la sociedad, como el transporte.

Además, según Clauso (2010:71), el periodismo no se limita a la recepción de temas sino que además puede instalar e imponer algunos. Este hecho se logra a través del énfasis que se le da en cada medio, tanto en su aparición (repetida e insistente), en su tratamiento (directo y extenso) y en los ángulos que se proponen para discutirlos, lo que incluso puede mostrar un interés específico para que la opinión pública discuta sobre dichos temas.

Desde esta perspectiva, construir una agenda pública resulta una tarea complicada que necesita de representaciones mediáticas, racionalidad discursiva y autenticidad comunicativa como señala Farré (1999:89). La agenda no se construye de manera unilateral sino al contrario. Busca los intereses del público, de la sociedad y de los

propios medios, por lo que se puede diferenciar en cada medio por el contenido, como aclara Fontcuberta (1993:47), y es necesaria no sólo la selección, sino la interpretación de los temas que se abordan.

A su vez, es muy importante conocer los intereses de los lectores: lugares, actividades de organizaciones y tópicos específicos, según afirma Tuchman (1983:38). Así se puede organizar el conocimiento y la imagen de la realidad social, apunta Wolf (1985b). Sin embargo, no se debe dejar de lado que los medios no son la única influencia y fuente de información de las personas<sup>4</sup>. Bajo este criterio veremos el interés mutuo sobre el transporte tanto de los medios, las audiencias y las autoridades.

El tratamiento del tema de transporte se genera ante noticias de accidentes, modificación o implementación de normas, huelgas o paros de transportistas o iniciativas que modifican el sistema, como cambios de ruta, según señala la periodista Jackeline Fowks.<sup>5</sup>

La construcción de una agenda nace de la necesidad de los medios de conseguir el interés de la audiencia, por eso buscan los temas que más interés generen en su público. La *agenda setting* llega a mostrarse de manera general en el conjunto de medios y luego se individualiza en cada uno de estos según frecuencia y repetición. Varios de una misma zona pueden tener portadas o titulares parecidos pues le dan la relevancia a los mismos temas, con un contenido diferenciado, al ser un tema relevante para los lectores.

Los medios buscan diferenciarse, por lo que la selección de información es muy importante en el proceso de construcción de la agenda. Se usan tres criterios según Fontcuberta (1993:41-42) para dicha selección: la demanda de información del público, el interés del medio por dar a conocer determinados hechos y el interés de algunos sectores por difundir determinada información. La decisión final sobre la cobertura es tomada por los medios, por lo tanto se realiza un balance entre los criterios periodísticos

---

<sup>4</sup> (Tuchman y Wolf en Rodrigo 1996:76)

<sup>5</sup> VENERO, Paloma J.F. 2011 Entrevista del 05 de Noviembre a Jackeline Fowks.

del medio y el interés de la audiencia. Cada uno puede tener una agenda distinta, pero éstas ejercen influencia una sobre la otra, simultáneamente.

La *agenda setting* presenta el objetivo de los medios: que sean los temas de su selección, los que generen rebote y conversación. Además se muestra la existencia de varias agendas: la social – pública, la política - institucional que se ven valoradas, controladas, relacionadas y definidas por la agenda mediática, como indica Capellán (2008:215).

Por su parte Gomis (1987:174) menciona como uno de los criterios de la selección de noticias, la búsqueda de equilibrar los hechos entre los que dan *qué hablar* y los que dan *qué hacer*. Así se provocan comentarios, que eventualmente pueden generar reacciones. Esto tiene en cuenta el interés y la importancia de los hechos para los lectores, esa distinción permite que surja un interés y por ello una opinión sobre determinado tema. De esa manera, le muestra a los políticos que su accionar es lo más interesante y relevante en la mayoría de los casos. Esa es la manera en que los medios hacen una mediación general que permite el conocimiento general de los hechos de manera comprensible y que genere comentarios.

No obstante, Noelle-Neumann (1995:202) asegura que los medios de comunicación van por delante de los procesos sociales, las encuestas, las estadísticas, y las opiniones de la población sobre las tareas políticas. Y por ello son estos los que generan el debate de temas o por lo menos los ponen sobre la mesa. Por su parte, Halpern (1993:28) añade que los medios comparten un código con el sistema político que determina e incluso puede regular lo que es posible decir en la agenda pública. Esto último podría darse más en circunstancias de autoritarismo o dictadura como se vivió en la época de Fujimori en nuestro país que se está revirtiendo con una cobertura política más fiscalizadora que busca difundir los derechos ciudadanos.

La elaboración de la *agenda setting*, enmarca los límites temáticos o problemáticos sobre los que se discute y alrededor de los cuales la acción de la gente gira, señala Dader (1990:210). Ésta no solo muestra los temas relevantes sino que construye la

imagen del mundo en cada sociedad, proyectando los temas que serán recordados y discutidos en el futuro, según explica McCombs (1996:17), además cada coyuntura refleja los esquemas de interpretación necesarios para entender la realidad desde la cual fue cubierta noticiosamente (En Valqui, 2009:123).

La *agenda setting* muestra la influencia de los medios en la opinión pública al definir los temas más importantes que se discutirán. La cantidad de veces y el despliegue noticioso con el que se trata un tema marca esta diferencia de atención: "...la opinión pública es *consciente o ignora, presta atención o desatiende, enfatiza o pasa por alto*, ciertas cuestiones de los escenarios públicos; siendo que la gente tiende a incluir o excluir de sus propios conocimientos lo que los medios incluyen o excluyen de su contenido (sic) (Shaw,1979:96)". Por eso, en un segundo nivel de la *agenda setting* los atributos dados por los medios son los mismos que identifican las audiencias, por ello se relacionan con la formación de la opinión pública, como señalan García Beaudoux y D'Adamo (2009:30).

Así en estos tiempos donde las redes sociales –incluso producidos por los propios cibernautas (*narrowcasting*)-, la televisión y la radio son los medios más consumidos por las audiencias, han obligado a los diarios a tener formatos más flexibles y con tratamientos más llamativos, como señala Mejía (2012:92-93). Sin embargo, los diarios no han perdido su capacidad de poner temas en agenda, son sus unidades de investigación las que generan destapes que el resto de medios comentará o debatirá el resto de la semana. Pero este efecto es mutuo, los diarios confrontarán y analizarán desde varios puntos de vista temas y destapes hechos en programas dominicales, redes sociales (Cisneros 2011:131).

En época electoral la agenda pública puede jugar un rol más que importante en la democracia. Cada candidato tiene su propia agenda y tratan de modificar la agenda del medio y de los electores. Por eso, la cobertura de sus actividades puede ser un apoyo indirecto, afirma Qualter (1994:188). El medio, al elegir los temas que manejan ciertos candidatos o dándoles más espacio a unos que a otros, puede mostrar una posición. Esto dependerá de la inclinación de cada medio, señala Freundt (1999:101).

En este punto el concepto es altamente criticado, porque muestra que el establecimiento de la agenda puede paralizarse y señala el poder que tienen los medios para colocar temas según su interés, favoreciendo algunos sectores. Además, muestra la gran diferencia existente entre los grupos sociales en su capacidad de poder de llegar a los medios, obligando a los menos poderosos a realizar acciones para llamar la atención de estos, como señala Sabucedo y Rodríguez (1997:113). Además, Martini (2000:55) asegura que la agenda puede ser una negociación para obtener beneficios de los sectores interesados en difundir determinados temas.

También se critica que las agendas de los medios tienen “seudo eventos” o acontecimientos artificiales, que pueden ser hechos reales pero simplificados o deformados. Los “psicosociales” o “cortinas de humo”, otra manera en que se les conoce, buscarían distraer al público del momento noticioso, de eventos importantes, denuncias graves o problemáticas paralelas que quieren ser pasadas desapercibidas, especialmente de parte del gobierno de turno que podría buscar controlar el impacto de dicha información. Para esto se tratan temas de farándula, internacionales o policiales, como señalan Rodrigo (1996:48) y Mejía (2011:67). Muchas otras veces se pueden filtrar noticias o información reservada también para eliminar noticias potenciales de manera intencionada de parte de funcionarios o portavoces del gobierno y “desarmar” a la prensa como asegura Gomis (1987:142).

### ***FRAMING***

Este concepto es otro de los pilares para el desarrollo de la presente investigación, puesto que al momento de seleccionar las noticias en un medio se selecciona también un enfoque o encuadre. Este es un punto importante debido a que es el factor diferenciador entre medio y medio, o como se dice coloquialmente, define “por donde se levanta la noticia”.

Según Amadeo (2002:7), el *framing* apareció en 1955 cuando Bateson desarrolló el concepto con el objetivo de explicar por qué la gente centra su atención en determinados

aspectos de la realidad. El término fue usado también por Goffman (1974) que influyó en Tuchman (1978) quien plantea la noticia como un *frame*. Sin embargo, Iyengar (1991) es uno de los primeros en hacer un estudio de *framing*., Pero el análisis más vigente es el de Entman (1993), para quien enmarcar consiste en resaltar algunos aspectos seleccionados del tema a tratar y por lo tanto de la realidad. De esta manera se genera un contenido diferenciado y un tratamiento específico del mismo.

Según Tankard (1991:5) el encuadre organiza el contenido de las noticias, provee contexto y sugiere de qué trata el tema a través del énfasis y el desarrollo de algunos aspectos concretos. Goffman (1974) en cambio, se refiere a las definiciones y los principios que organizan la información sobre cómo se observa la realidad, y son transmitidas y compartidas por la sociedad. Para Sábada (2008:30,35) el encuadre es el instrumento que describe los procesos de interpretación de significados particulares, pues muestra las relaciones y productos simbólicos, que genera una realidad comprensible para los ciudadanos.

De esta manera se ha utilizado el *framing* para analizar el comportamiento de la prensa en diversos temas como la corrupción, la imagen de la mujer, las elecciones y discursos políticos, los conflictos sociales y temas de presupuesto, afirma Sábada (2008:55). Debido a esto se le considera un complemento enriquecedor de la *agenda setting* porque permite un análisis de mayor profundidad. Sánchez-Ruiz (2005:83) nos muestra esta relación cuando menciona que los medios no solo proponen los temas a verse, sino que ofrecen un marco interpretativo que tiene influencia en el proceso de recepción y apropiación de los mensajes.

Como menciona Fontcuberta (1993:54) cada medio quiere diferenciarse de los demás, por eso el enfoque de los diversos temas seleccionados se hará según la composición del mismo, según sus intereses y estructura. En consecuencia, se reconoce que los medios dan mayor importancia a ciertas noticias y menos a otras. Esto puede ocurrir en conjunto o individualmente. Además, el contenido del diario también toma en cuenta las características e intereses de su público, así como la información que se le quiere hacer llegar, como afirma Clauso (2010:16).

Para escoger el tratamiento y encuadre de los temas siempre se toma en cuenta el contexto, sea económico, social o cultural. A su vez, estos pueden ser el eje o una de las partes del tema. La elección de un enfoque puede cambiar el sentido producido para el público por dicha información. Asimismo, dicha elección puede influir en el enfoque en la agenda.

Se debe reconocer que elegir un encuadre es parte del ejercicio periodístico pues es el ángulo a través del cual se comunican los hechos, la realidad de ese momento, que se convierte en la cobertura. En esta última influye la percepción periodística del entorno, pues ésta es la elaborada imagen de la realidad que se ofrece en los medios. La representación o imagen periodística se convierte en la imagen del presente social, como afirma Gomis (1987:172)

Al mismo tiempo, las fuentes que participan de la información son un acercamiento a la realidad que refuerzan una particular versión de los hechos. La organización del trabajo de los medios y su influencia en el contenido de las noticias son un modelo de jerarquización de decisiones y perspectivas, como señala Sábada (2008:230). Enmarcar implica seleccionar, enfatizar y elaborar las definiciones de un problema y –además– suele incluir una interpretación de cómo debe ser tratado, según explica Entman (1993:52). Por eso, lo que construye la opinión pública a partir del *framing* puede variar según el encuadre de cada medio, señalan García Beaudoux y D’Adamos (2009:38).

Los medios ya saben cuáles son los temas interesantes para su público, por eso consideran prioritario profundizar los contenidos que tendrán más atención. Esos temas son encuadrados y generan significados mediante los cuales se maneja luego la percepción de la realidad por los ciudadanos. Es una reinterpretación de los medios acerca de la realidad que posteriormente se da a consumir “procesada” (Sábada 2008:55,234). Esa nueva interpretación de la realidad se da porque los medios proveen al público de esquemas que permiten entender las noticias y la realidad circundante, lo cual muchas veces puede condicionarse por intereses, como señala Sheufele (1999), (Valqui 2009:123).

Es por esta razón que la realidad no se encuadra sobre cualquier tema sino dentro de patrones culturales, políticos e ideológicos dominantes (McQuail, 1994; Tuchman, 1978; Gamson y Modigliani, 1989) y además de reinterpretar la realidad se establecen marcos de referencia para la discusión de los asuntos públicos, que pueden dar pie a la construcción de identidades individuales y colectivas, como afirma Valqui (2009:124).

La selección, jerarquización y encuadre de los sucesos evidencian construcciones de la realidad particulares por parte de los miembros del medio que pertenecen a la sociedad y que a su vez la reflejan desde su propia experiencia y conocimiento; pero hay circunstancias en las que este trabajo no se presenta de manera integrada sino en fragmentos de la coyuntura y de las agendas, señala Freundt (1999:86).

Esto se da también en la selección de temas de la *agenda setting* cuando se eligen unos y se dejan de lado otros. Así, escoger el encuadre para el contenido del texto es dejar de lado otras posibilidades. Sontag (2004:8), por su parte, nos recuerda que así como en la fotografía, el encuadre es excluyente.

Una base importante del *framing* son los titulares, como señala Young (Gomis, 1987:28) al mencionar tres datos importantes para el lector: los hechos, el marco de referencia y una actitud o una acción, aunque este último no sea indispensable. Estos provocan reacciones inmediatas y llaman la atención, ya sea a favor o en contra del encuadre elegido. Al ser de gran relevancia el estudio de titulares, se los ha encontrado en trabajos como el de Olivera y Detleff (2007) “*Primeras planas de diarios enmarcan candidatos: deseos y no realidad*”.

Así como señala Fontcuberta (1993:129) los nuevos titulares sobre el mismo tema son un tipo de “seguimiento de la noticia”, que muestran esa presencia cambiante de hechos duraderos.

Esta investigación se basa en un seguimiento discontinuo de los medios sobre la cobertura acerca del Metropolitano, cubriendo aproximadamente 4 años, desde su etapa de construcción hasta su habilitación.

El titular cuenta con el poder de llamar la atención a través de su enfoque, mostrando la capacidad de mediación de cada diario, lo cual puede estar ligado a cualquier tema, especialmente a lo político y social. Gomis asegura que parte del énfasis puesto por el *framing* es la decisión acerca del espacio y lugar de la nota en el periódico (1987:164).

Si bien la *agenda setting* y el *framing* trabajan con una selección de la información previa, ésta es interpretada y trabajada de modo que todo el público la pueda entender y comentar, son temas de su interés. El medio solo ejerce una mediación general que permite que la sociedad esté enterada y se gobierne al conocer sus acciones y decisiones a través de la información clara y comprensiva que lo invita a comentar, como menciona Gomis (1997:112).

Esta última parte del marco teórico consiste en las **definiciones** relacionadas estrictamente con el trabajo periodístico que serán usadas a lo largo de la investigación y es necesario aclararlas y precisar su significado. Se constató la ausencia de definiciones exactas, sin embargo existen varios autores que se refieren a ellas, asumiéndolas como conceptos básicos. Por ello, mediante la interpretación de varios autores, esta sección busca explicar qué es la línea editorial, el discurso periodístico, el tratamiento de la información, la cobertura periodística y la representación periodística.

## LÍNEA EDITORIAL

Los contenidos periodísticos muchas veces se guían por la línea editorial de su medio para presentar de diversas maneras los hechos noticiosos. ¿Qué tema vamos a tratar? ¿a quién vamos a entrevistar?, ¿qué tema vamos a poner en la primera plana? Estas son algunas preguntas con las cuales se enfrenta una redacción a diario. La manera de jerarquizar, elegir el enfoque y el tono contribuyen a definirla, delimitando las posibilidades de respuesta para la misma, que día a día la consolidarán.

La línea editorial muestra entonces un conjunto de decisiones subjetivas muchas veces relacionadas con tendencias políticas pocas veces declaradas, como señala Aguilar (2007:40) “La línea editorial es el perfil u orientación general de un medio de comunicación. Se conforma con las definiciones políticas, los posicionamientos frente a temas y hechos (estar a favor o en contra de la legalización del aborto, dar prioridad a la educación), y el estilo del medio. Algunos medios hacen explícita esa línea editorial.” (Sozzi y Rodríguez: 2012).

Así vemos que en la mayoría de publicaciones periodísticas peruanas, las líneas editoriales son la marca diferenciadora de cada una de ellas y se pueden encontrar en los editoriales de las mismas, donde no se presentan noticias sino el comentario del director – usualmente – sobre los temas más relevantes del ámbito social, político o económico. “La mediación política del periódico se produce tanto en la información como en el comentario.” (Gomis, 1987:147)

Por ello, en esta investigación la *línea editorial* se entenderá como los principios del periodismo que cada diario utiliza, como el tratamiento y la fuerza o relevancia de los enfoques (político, económico, tecnológico, urbano y social), los cuales delimitan qué y cómo se puede decir, en este caso definidos por los principios del grupo periodístico El Comercio. Esto muestra un marco en el que se definen los intereses que se le darán a las noticias.

En esta investigación además se identificará si los tres diarios seleccionados, El Comercio, Perú 21 y Trome, tienen la misma línea editorial al pertenecer al mismo grupo periodístico y cómo es que esto se demuestra en el tratamiento y cobertura de los hechos relacionados al Metropolitano y el ex alcalde Castañeda.

## **COBERTURA PERIODÍSTICA**

Otro de los conceptos principales de este trabajo es lo que cada diario decide cubrir –sea presencialmente o desarrollado en la redacción-, así se forma lo que es el cuerpo de la

información diaria del medio. “Lo que no se cubrió no existe”, afirman varios autores para señalar la influencia y poder de los medios justamente sobre la información que recibe la sociedad.

Según Freundt (1999:87), los temas cubiertos son la agenda final plasmada en la edición de primera plana o las secciones internas. Es importante explicar que la cobertura tiene etapas y se dan en un proceso complejo de producción interna de los medios. En principio es una expectativa por lo que puede ser noticia. Por ello, los medios consideran varias fuentes de información y programan una agenda del día que se modifica según sucedan hechos de último minuto ampliando los anteriores o generando nueva información. Estos últimos generalmente se priorizan y tienen una cobertura presencial del medio.

La cobertura se realiza según las posibilidades económicas del medio, la disponibilidad de equipos, cercanía al hecho, posibilidad de acceso, etc., como señala Valqui (2009:125). Sin embargo, hay temas polémicos, de debate o de análisis que se cubren con entrevistas, generando opinión desde el medio y buscando varias aristas para conocer a fondo los temas.

En las redacciones, luego de cubrir la agenda del día y los acontecimientos de último minuto, se hace una selección de los hechos ocurridos por prioridad, importancia y disponibilidad de tiempo y espacio. Redactan los temas que van en la edición de cierre o el noticiero de la hora.

Así Martínez de Sousa (1992) en el “Diccionario de Información, Comunicación y Periodismo” define la cobertura como “...la vigilancia completa de la información en una zona delimitada o acerca de una cuestión dada [...conlleva a la] asignación, por un órgano de prensa, de los reporteros necesarios para cubrir un acontecimiento y asegurarse la información, esto dependerá de la magnitud o complejidad que éste posea.”(Martínez de Sousa, 1992:86).” (Aracena, 2006:14)

Por ello, podemos afirmar que la cobertura es esencial al ser parte, junto al tratamiento de la información, del producto final de los medios. La cobertura es previa y es a la vez la noticia que llega a manos del público. Es en este producto final que se notan las similitudes y diferencias entre los medios, como señala Rodrigo (1996:43). Al mismo tiempo, la cobertura también se refiere a la distribución de un tema en el periódico tanto en el espacio como en la frecuencia con la que se publica, si el tema continúa o no.

Para esta investigación, al mencionar la cobertura periodística nos referiremos al producto final y completo que llega a manos de los lectores del diario. Es decir, veremos la cobertura como la voz del emisor que transmite su mensaje elaborado.

## **REPRESENTACIÓN PERIODÍSTICA DE LA REALIDAD**

La representación periodística es otro de los conceptos de esta investigación. Además va ligado a todo lo mencionado anteriormente pues es el resultado final de los conceptos y definiciones explicados previamente. Se relaciona especialmente con la cobertura y el discurso periodístico. Esto debido a que se basa en la interpretación periodística de la realidad social. Así los medios construyen una visión del mundo y presentan los temas de manera más comprensible y con la información que necesita el público como afirma Rodrigo (1996:30). “Los mass media son los que crean la realidad social. Los acontecimientos son conocidos gracias a los mass media y se construyen por su actividad discursiva. En nuestra sociedad son los mass media los que producen la realidad social (Verón, E., 1981) Así pues, el proceso de la construcción de la realidad social depende enteramente de la práctica productiva del periodismo.” (Rodrigo, 1996: 30)

Los medios, a través de las noticias, generan una representación de la sociedad de manera entendible, a través de su descripción para los ciudadanos permitiéndoles una visión actual de los fenómenos sociales. Esta es información práctica y puede generar un impacto emocional, comentarios, conversaciones y debate. Además tiene la capacidad de llegar a formar opinión. “Decir que los medios tratan de interpretar la realidad como un conjunto de hechos equivale a decir que tratan de comprender y

expresar algunos de los hechos que juzgan más significativamente y trascendentes y comunicarlos en forma de noticias.” (Gomis, 1997:40).

Por lo tanto buscamos identificar la representación del Metropolitano, generada a partir de las publicaciones de los diarios, que se modifica en cada edición, como afirma Borrat “la actualidad periodística no coincide con la realidad a secas ni se limita a reflejarla o reproducirla, ni existe autónoma o anteriormente a su publicación. Es el producto final de un proceso que la construye para que tenga vigencia durante el periodo que empieza con su publicación y termina con la del número siguiente. En ese sentido, hay tantas actualidades periodísticas como publicaciones compiten en el mercado. Cada publicación produce su actualidad periodística.” (1981: 94).” (Fontcuberta, 1993: 22)

Asimismo, esta investigación busca encontrar la diferenciación entre los tres diarios seleccionados, en su cobertura y consecuentemente en la representación de la sociedad. De esa manera, si bien todas las noticias pasan por los procesos de producción, circulación y reconocimiento, estos van de la mano con el enfoque e interés de cada diario que es lo que marca la definición de la línea editorial (Martini, 2000).

Dicho esto, los medios muestran variada cobertura y tratamiento sobre los hechos, así se maneja una representación cambiante de la realidad, que es útil al público para estar enterado o por si decide actuar, incluso para comentar más sobre el mismo tema. Esta representación se completa según se desarrolle la noticia. Como afirma Gomis (1997:158), la representación de la realidad es la referencia del presente social y esta se forma desde la producción de los hechos.

Para esta tesis, la *representación periodística* se referirá a la interpretación periodística de la realidad social. La construcción de una visión del mundo de forma más comprensible y con la información que necesita el público. Dicha representación se define a partir de la cobertura, tratamiento e interpretación de un hecho. Esta investigación quiere mostrar el aporte de los medios a través del cúmulo de información ofrecida e interpretada construyendo una verdad sobre el Metropolitano.

## TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Parte del discurso periodístico del diario es el tratamiento de la información. Este se refiere al contenido que debe reflejar el mensaje según lo que quiere dar a entender el diario. El tratamiento de la información resalta aspectos que fortalecen objetivos editoriales.

Por eso no solo se refiere a la parte sintáctica y semántica de la información, sino a cómo va a ser interpretada: el uso de las palabras, las referencias y la intención del mensaje, en un género periodístico específico. La Universidad Nacional de Cuyo en Argentina propone esta definición: “No hay tratamiento de la información sin remisión a fuentes comprobables y contrastables, además de aportar un contexto donde los hechos relatados tengan un sentido. [...] deberá ser tenido en cuenta una línea editorial y el enfoque según el cual importan o tienen relevancia los valores que considera el medio.” (UNCUYO, 2013).

El tratamiento noticioso está siendo parte de una corriente que filtra el sensacionalismo hacia temas fuera del espectáculo y los deportes. (Mejía, 2012:93) Son muchos medios que incluyen estas características para no perder público o incrementarlo. En varios sectores no se concibe otorgarle este tipo de tratamiento a temas no banales para facilitar su comprensión, lo cual implica cambiar el enfoque hacia uno más llamativo, pudiendo desviar la atención, como asegura Mejía (2011:63).

Justamente en esta investigación veremos que a pesar de estudiar tres diarios del mismo grupo periodístico, debido a los diferentes públicos a los que se orientan, cada uno tendrá maneras distintas de tratar los temas de coyuntura y los que competen al Metropolitano.

## DISCURSO PERIODÍSTICO

En el periodismo los mensajes tienen una forma distinta de ser transmitidos, una forma que busca ser clara y directa para la comprensión de la mayoría.

"La construcción del discurso periodístico es, sin lugar a dudas, un proceso de enunciación que involucra a diversos actores (institucionales e individuales/personalidades) y factores; actores que difieren según las temáticas y los principios de autoridad" (Freundt, 1999: 80)

El discurso periodístico ha reconocido que no puede ser completamente objetivo y ya no busca educar como fin primero. Con el uso del internet y las redes sociales el periodismo tiene más herramientas, investiga más.

Así, como afirma Kovach (2003), mediante una reinterpretación de la realidad el periodismo ofrece información al público para facilitar la toma de decisiones a partir de esta. Sin embargo reconocer las teorías de *agenda setting* y *framing* en el discurso periodístico es más complejo. Por lo tanto se puede diferenciar entre un medio y otro, no solo desde la variedad de fuentes, sino también sus puntos de vista, perspectivas sobre un mismo tema y noticias.

Como menciona Lévano (2011:61-62) se toman en cuenta el contexto espacial, el contexto histórico y el contexto ideológico social que se refiere a los nexos del hecho con cualquier circunstancia que se vincule. Además, como menciona Rodrigo (1996) los discursos periodísticos también muestran la construcción de un mundo posible, al adelantarse al análisis de los hechos, al plantear situaciones posibles y comparar escenarios; para acercarse a los imaginarios sociales y ser parte de la formación de la opinión pública sin ser solamente un producto del mercado o puro sensacionalismo, como señalan Sabucedo y Rodríguez (1997:108) y Martini (2000:27-28).

El discurso periodístico debe ser generador de cuestionamientos y problemas, no solo quedarse con las afirmaciones o las negaciones, ver qué se esconde en lo latente, como

afirma Morín (1974:52). Para Sievert, Schrann y Peterson este toma forma de la estructura social y política por lo que es un tejido de la sociedad (Freundt 1999:87).

Para esta investigación el *discurso periodístico* se entenderá como la representación de la realidad producida a partir de la suma de las decisiones efectuadas por cada diario. La diferencia resalta en la línea editorial, la selección de temas bajo la *agenda setting*, *el framing* y elementos relacionados como los contextos, la estructura social y el sistema político.

## LOS PROCESOS DE LA NOTICIA

Esta tesis analiza las publicaciones finales de tres diarios pero es necesario conocer el proceso que atraviesa cada medio para presentar su noticia, por eso el concepto de construcción de noticias nos explica ese proceso y su importancia para tener un buen resultado final.

Mencionamos anteriormente que para construir una noticia primero es necesario seleccionar los temas y elegir un encuadre. Este proceso muestra cómo se da la cobertura de los hechos y se genera la representación ante la opinión pública. Además, como señala Kovach (2003:29) las noticias nos dan seguridad al proporcionarnos información sobre temas que no conocíamos e incluso con base en esa información nos permiten tomar decisiones que afectan nuestras vidas. Es por esto, que las noticias son el intercambio de información que permite la creación de una comunidad informada.

A todo este proceso se le conoce como “producción”. Como señala Fontcuberta (1993:12), la noticia no empieza cuando se la redacta ni acaba cuando la recibe el público. Esta es un “síntoma social” en donde se ven características de la sociedad a la que pertenece, no solo por su contenido sino por el proceso mismo que pasa el medio y la noticia en sí, para informar.

Así, el periodista, al hacer la selección de temas y encuadres, mediante los cuales se contará la noticia, realiza una construcción interpretativa, que contiene un discurso

periodístico que es la organización textual de la información, el proceso de plasmar la realidad de manera entendible para todos. (Clausó: 2010:63).

De esta manera podemos identificar que hay dos posturas sobre lo que es la noticia con respecto a la sociedad: su reflejo o su representación –construcción de la realidad, como afirman Cantavella y Serrano (2004:154). Algunos autores como Cole, R. y Gresy, D. (1972), más tradicionales, afirman que los medios tratan la sociedad a través de las noticias como un espejo, con lo que muestran su objetividad como eje principal y puede derivar en temas éticos (Rodrigo, 1984:184).

Por otra parte, la segunda postura propone a la noticia como la construcción de la realidad, dicha postura está más centrada en la actividad periodística e informativa. Y cuanta con el soporte de los siguientes autores: Tuchmann (1983), Fishman (1985), Gomis (1987), Rodrigo (1996) y Gonzalo Abril (1996). Morín (1974:154). Aquí se considera el acontecimiento como una información que es un elemento nuevo que irrumpe en el sistema social y permite comprender el sistema mismo, una interpretación de la sociedad (Cantavella y Serrano: 2004:155).

De una manera más contundente, Tuchman (1983:197) afirmará que la noticia ayuda a construir un fenómeno social compartido, porque el suceso mismo en el proceso de la producción de la noticia toma forma. Es por eso que los fenómenos sociales se redefinen y reconstruyen permanentemente a través de la noticia (Cantavella y Serrano, 2004:149). Según Fishman (1985), la noticia es la consecuencia de la interacción entre el mundo y el individuo. Rodrigo (1996:185) dirá a su vez que la noticia es una representación social de la realidad cotidiana, que se manifiesta en la construcción de un mundo posible.

Desde una perspectiva semiótica, Gonzalo Abril (1996:237) señala que la noticia es un género discursivo. Un discurso de formación periodística que se constituye por los enunciados de interés público ya sea en información u opinión (Cantavella y Serrano, 2004:154).

En esta investigación se ha tomado en cuenta la segunda postura, al considerar a la noticia como una construcción interpretativa de la realidad. Los medios describen la sociedad a través de noticias, generando una representación de la sociedad y haciéndola entendible para los ciudadanos. Lo que a su vez permite una visión actual de los fenómenos sociales y la realidad cotidiana.

Las noticias suelen producirse en la misma sociedad que las consume y de esa manera generan una relación entre los individuos que la reciben, como afirma Saperas (1987:148, en Martini 2000:103). Así, se construye también una relación entre la noticia, la opinión pública y los imaginarios sociales por el sentido que se le da a la noticia..

Sobre los efectos de la noticia, Aubert (1986:51) aseguraba que una noticia con fuerza tiene la capacidad de provocar un cambio y una nueva organización en el sistema. Estas noticias están en la sociedad, los medios las buscan pero también las pueden provocar y completar con información de más fuentes y en esa cadena se genera el acto de informar al público. (En Fontcuberta, 1993: 18)

Por eso la valoración de las noticias se da según el contenido informativo que contengan y su capacidad de generar reacciones. Cuando una noticia entra en el círculo de la mediación política es porque provoca necesidades sociales o pone en manifiesto las impresiones del sistema mismo. (Gomis, 1997:107)

### **Crisis de credibilidad y confianza de los medios**

Recordemos que fueron dos momentos en los que los medios sufrieron del autoritarismo de los gobiernos de turno. En 1974 el General Juan Velasco Alvarado y su dictadura militar nacionalista (1968-1980) expropiaron los diarios para entregárselos a la población organizada y recién en los años 80 el gobierno democrático elegido los devolvió a sus dueños.

Luego, en los 90, especialmente en el segundo gobierno de Alberto Fujimori, se produjo la compra sistemática de las líneas y editoriales de diversos medios (Mejía, 2011:67). Este se dio entre los dueños de los canales de televisión, la prensa escrita y Vladimiro Montesinos, a través de millonarios pagos. Estos aseguraron el respaldo al presidente en temas políticos y devinieron en instrumentos de calumnia de los opositores al régimen a través de las portadas de los diarios que hoy conocemos como “prensa chicha”. En suma, se buscó acabar con el rol de fiscalización y denuncia de irregularidades que realizaba la prensa. El gobierno incluso llegó a asfixiar financieramente a los medios al cortar la publicidad estatal (Cisneros; 2011:115,136).

Con el paso del tiempo, el accionar de la justicia y el alejamiento de los responsables de la manipulación de la información de los medios, el Perú vuelve a tener una expansión de información y medios de comunicación, sobre todo en internet, que recuperan poco a poco su credibilidad. Aunque, como asegura Cisneros (2011:130), la banalización se ha impuesto como un estilo sensacionalista que rige las noticias, que aún son en su mayoría de contenido policial: robos y asaltos, crímenes pasionales, maltrato familiar, secuestros, accidentes de tránsito y narcotráfico.

Sin embargo los problemas de credibilidad aún persisten en la prensa escrita. En el 2007, los diarios aparecen en los últimos lugares de credibilidad (40%), según encuesta de la Universidad de Lima, superados ampliamente por los blogs, que son el medio al que más se le cree (54%). En una encuesta de la PUCP del 2009 solo el 30% considera bueno el contenido de las noticias de los diarios, (58% regular y 12% malo), en contraste con la radio (59%), internet (55%) y televisión (50%); a su vez son los últimos medios que se elegirían para informarse (9%) (Cisneros, 2011:130). En el 2013 según GFK los diarios han vuelto a ser preferidos para la información de noticias por denunciar, fiscalizar y decir la verdad, pero se encuentran luego de la televisión (GFK, 2013).

Estos momentos de crisis entre la política y los medios pueden ser una de las razones para que los ciudadanos busquen y prefieran los temas de entretenimiento, que fueron impuestos en la época de Fujimori, a la información política y sobre la sociedad. Por

otro lado estaría: la globalización que permite el acceso directo a los contenidos específicos de interés, el creciente desinterés general por temas de política y, por último, la crisis económica que ha llevado al cierre de unidades de investigación de medios de comunicación en todo el mundo.

La prensa de nuestro país debe recuperar su credibilidad, promover la crítica y transparencia de la información a las autoridades tanto de la política nacional como local. En este último ámbito es que quiere hacer hincapié esta tesis, porque son justamente los temas municipales los que afectan directamente la vida del público de los medios. Por lo tanto, es necesario que los medios traten, debatan, propongan análisis y critiquen las acciones, gestiones y pendientes de este sector.



## MARCO METODOLÓGICO

A continuación describiremos la metodología empleada para desarrollar este estudio. El eje principal se enmarca en el análisis de contenido de los diarios, específicamente en las publicaciones acerca del Metropolitano en el grupo El Comercio. Hemos elegido dichas publicaciones porque en nuestro país la prensa escrita está bien posicionada.

Esta investigación precisamente quiere demostrar la influencia de los medios en la construcción de una imagen o la representación –como la llamaremos aquí- de un hecho, servicio o evento, en este caso el Metropolitano. Esa representación se generará a partir de la información recabada por el medio (acopiada o producida), que se refleja en las publicaciones finales del diario, las cuales evidencian la cobertura hecha por cada periódico.

Por eso mismo, esta investigación busca encontrar las diferencias en la cobertura sobre el proceso de construcción y habilitación del Metropolitano entre los tres diarios seleccionados, que facilitaría la identificación de rasgos representativos en la representación del Metropolitano a la sociedad, según cada publicación elegida.

La investigación es descriptiva e interpretativa, se enfocará en detallar las características del objeto de estudio –el Metropolitano a través de la cobertura de tres diarios en las *Coyunturas Específicas* (C.E.)- e identificará el discurso periodístico y la representación del mismo en las publicaciones en el periodo de tiempo determinado. Además se analizarán las noticias y demás publicaciones (caricaturas, cartas, infografías, columnas de opinión, editoriales) relacionadas con el tema del transporte, específicamente vinculadas al Metropolitano, en los diarios seleccionados.

Para facilitar el proceso, dividiremos el análisis en dos partes: la primera será cuantitativa, a fin de describir la cantidad de información ofrecida por cada uno de los diarios sobre el Metropolitano; la segunda será un análisis cualitativo que tendrá como objetivo evidenciar la relación entre los hechos del transporte público y del Metropolitano con la gestión de Castañeda y otras coyunturas paralelas. También se

compararán los tipos de cobertura y la representación periodística que los tres diarios le dieron a este tema.

El objetivo de esta tesis es mostrar que el producto final de cada diario genera una representación particular sobre el tema elegido, en este caso el proceso de construcción del Metropolitano. No es objetivo de esta tesis conocer la opinión directa de los usuarios, tanto acerca del Metropolitano como de los diarios mismos, por esta razón no se realizaron encuestas ni grupos focales para medir la recordación o impacto de este nuevo servicio en la población.

Los métodos de recolección de datos usados en esta tesis son dos: las entrevistas a profundidad y el análisis de contenido. Las entrevistas en esta investigación son utilizadas para ahondar en la importancia de cada coyuntura seleccionada, una apreciación sobre la cobertura de los medios acerca del Metropolitano y el tema de transporte, y la gestión edil de ese momento.

Estas se realizaron por su utilidad para el Marco Referencial de la tesis al brindar datos sobre momentos previos tanto de la prensa como del transporte, también por su aporte histórico al capítulo de Representación por el conocimiento y la valoración directa sobre la gestión de Castañeda y la posición de los diarios respecto a este. Las personas entrevistadas fueron periodistas de diversos medios (4), especialistas en transporte (2) y funcionarios de la municipalidad (1).

#### Periodistas:

- Enrique Chávez, periodista de Caretas
- Augusto Álvarez Rodrich, ex director de Perú 21
- Daniel Yovera, ex periodista de Perú 21, periodista de Diario16
- Jacqueline Fowks, corresponsal de El País en Perú, ex editora de sección de la web del El Comercio

#### Especialistas en transporte:

- Mariana Alegre, Coordinadora Lima Cómo Vamos

- Francisco Miranda, periodista del diario El Tiempo de Colombia y miembro de Bogotá Cómo Vamos.<sup>6</sup>

Funcionarios de instituciones públicas:

- Marisa Glave, ex regidora de la Municipalidad de Lima

Otra herramienta utilizada en la presente tesis es el análisis de contenidos. Esta permite tener tanto valores cualitativos como cuantitativos de los mensajes de la comunicación, obtenidos a partir del análisis de las publicaciones y propaganda, tratamiento informativo de intereses, confrontación de líneas de agenda y otros (Berelson, 1952:18). En ese sentido, se elaboró una ficha de recolección y análisis que permite obtener valores cuantitativos y cualitativos con el objetivo de medir cómo se difunde la información.

## HIPÓTESIS

Hipótesis General: La cobertura del tema del Metropolitano generó información de determinada manera según cada medio y su tendencia periodística, por lo que se habría formado también determinada representación sobre dicho tema. Al cubrir los sucesos relacionados al Metropolitano desde su propio formato, estilo y línea editorial, los diarios formaron una representación diferenciada de dicho servicio de transporte público para sus lectores.

- El Metropolitano estuvo directamente relacionado con el ex alcalde Luis Castañeda Lossio, quien fue asociado a este servicio como propaganda política por ser su última obra, lo que pudo haber inclinado a cada diario a cubrir la noticia respecto a su posición política y línea editorial.

---

<sup>6</sup> Periodista colombiano, pionero en la cobertura específica de temas de transporte bajo el concepto de “movilidad”. Miranda estableció una cercanía entre la información y el servicio de transporte en Bogotá. Estuvo en Lima para proponer este tipo de cobertura a través de una asociación entre RPP y Lima Cómo Vamos, la investigadora asistió a dicha charla.

- Cada diario tuvo una cobertura diferente de los hechos relacionados con la construcción y la puesta en marcha del Metropolitano, dichas diferencias se pueden resumir de la siguiente forma: Perú 21 ofreció una representación más completa al tener especial interés por los temas que mostraban rasgos de corrupción, con una posición fiscalizadora hacia Castañeda. El Comercio presentó información detallada por su interés en la controversia política que se generó a favor o en contra del ex alcalde. Trome se interesó en las deficiencias y falencias del servicio, teniendo en cuenta a su público lector como usuarios.

### COYUNTURAS ESPECÍFICAS

En esta investigación organizaremos nuestro estudio con base en eventos concretos denominados “Coyunturas Específicas”, que hacen referencia a la necesidad de establecer un período de tiempo a estudiar. Estos lapsos son una selección dentro de los cuatro años que duró el proceso de construcción y habilitación del Metropolitano y representan momentos clave que se han elegido. Son cuatro:

- Segundo Simulacro de cierre de la Vía Expresa (10, 11 y 12 de abril del 2007).
- Ola de críticas al Metropolitano (13, 14 y 15 de abril del 2010).
- Informe de la Contraloría sobre Metropolitano (19, 20 y 21 de mayo del 2010).
- Inicio del servicio pagado del Metropolitano (28, 29 y 30 de julio del 2010).

Se hizo esta selección luego de una revisión previa de los diarios, enfatizando los días con cobertura de política municipal y temas de transporte. Además se seleccionaron tres días para tomar en cuenta la cobertura de los rebotes en columnas de opinión, informes de investigación, infografías, etc., pero sobre todo para ver el impacto inmediato – previo o posterior- a las obras y acontecimientos relacionados con el Metropolitano. Además el día central de estas fechas es el día en el cual estaban programados o se dieron eventos importantes del Metropolitano.

Debido a la coyuntura o alguna circunstancia individual de cada diario la información puede haber aparecido un día antes, o después o incluso pudo ser cubierto durante

varios días consecutivos. Con esta medida se considerará un mínimo de 12 periódicos, 3 de ellos por cada Coyuntura Específica; por lo tanto en conjunto se revisaron 40 periódicos, uno extra en la última C.E. por ser fiestas patrias.

Luego de la definición del tema, se buscó concretar fechas específicas dado que son cuatro años de proceso de construcción efectiva y habilitación del servicio pagado (2007 al 2010) lo que evidencia un retraso muy cuestionado, uno de los motivos de interés de esta investigación.

La metodología de trabajo para la selección de las Coyunturas Específicas tuvo varios momentos. En principio se realizó conversaciones con personas vinculadas al tema<sup>7</sup> que dieron luz sobre los años y meses en los que se habían desarrollado los sucesos más importantes. Esta información posibilitó la delimitación de las fechas a estudiar y un mejor entendimiento del tema. Las cuatro fechas, mencionadas anteriormente, han sido denominadas *Coyunturas Específicas*<sup>8</sup>.

Después se efectuó una revisión de los titulares de los diarios en los meses seleccionados (abril 2007, abril 2010, mayo 2010, julio 2010, diciembre 2010 y octubre 2011) que permitió conocer a profundidad el tema. Con esta selección se pasó al análisis y tabulación del contenido de las publicaciones de los tres diarios. A continuación se presentan cada una de las Coyunturas Específicas (C.E.), explicando la importancia del hecho noticioso que las hace relevantes y justifica su selección.

### **Coyuntura Específica 1. Anuncio de la Construcción (10, 11, 12 abril 2007)**

En esta fecha se cerró por segunda vez la Vía Expresa y se llevó a cabo un simulacro de rutas alternas, teniendo en cuenta las observaciones sobre el cierre anterior, efectuado el 03 de abril. De esta forma se pudo compilar información para el cierre definitivo del 16 de abril. Dicho cierre definitivo marcaría el inicio de la construcción del primer tramo

---

<sup>7</sup> Nos referimos a Augusto Álvarez Rodrich, director de Perú21 en ese entonces y a Juan Tapia, ex presidente del directorio de Protransporte y actual director de CIDATT.

<sup>8</sup> Esta selección de fechas se reforzó con la información recopilada de artículos y conferencias sobre el Metropolitano y la reforma de transporte que se publicaron y realizaron en Lima entre el 2011 y 2013: Vega Centeno, Paul. *Metropolitano y Gestión pública*. 2012, Blog Metro de Lima (Horizonte 2025) Publicado desde 2009. Consultado 02 de abril del 2014 (<http://limametro.blogspot.com>), el III Encuentro Iberoamericano de Movilidad Urbana Sostenible EIMUS 2013 y la publicación “Del transporte a una movilidad sostenible” de Transitemos 2011.

del Metropolitano COSAC I, que adaptaría los carriles y construiría paraderos para el futuro corredor vial, para lo cual el primer paso fue ampliar el inicio del Paseo de los Héroes en el Cercado de Lima.

### **Coyuntura Específica 2. Ola de críticas al Metropolitano (13, 14, 15 abril 2010)**

Tres años después del cierre del carril central de la vía Expresa aún no se inauguraba el Metropolitano. Lo único tangible era la aparente culminación de la pista y la mayoría de los paraderos del nuevo sistema, pero éste no inicia sus funciones y se le empieza a llamar popularmente “Lentopolitano”. Se realizan pruebas con buses vacíos para que los choferes se adecuen, por lo que las críticas se incrementan. Además ya se conoce la triplicación del presupuesto, el aplazamiento de las fechas previstas (supuesta inauguración en 2008 y luego 2009), lo que generó reclamos y quejas de la ciudadanía. Entre los periodistas, las voces más fuertes son las de Rosa María Palacios, Augusto Álvarez Rodrich, Jaime Bayly, Marco Sifuentes y Alejandro Godoy, cada uno desde su medio y, particularmente, éste último promoviendo la participación ciudadana para encarar a la autoridad edil y reclamar el cumplimiento de promesas:

- “A las 12, en twitter usaremos el hashtag **#lentopolitano** para llamar la atención por la demora y falta de transparencia en la obra emblemática de esta gestión.” (Godoy,2010).
- “Marco Parra aseguró que el Metropolitano estaría listo el 15 de abril del Año 2010.” (Sifuentes, 2010)
- “El Congreso de la República también empezará a investigar estos hechos del Metropolitano especialmente con relación al presupuesto y el tema Comunicore”. (Web Rpp, 2010).

### **Coyuntura Específica 3. Investigación de la Contraloría sobre Metropolitano (19, 20, 21 mayo 2010)**

Luego de todos los reclamos y denuncias de irregularidades presentados por diversos sectores de la sociedad -regidores de la oposición (Marisa Glave y Rafael García), colectivos ciudadanos (Salvemos Barranco y Todos Somos Dateros) y diversos

periodistas (Yovera, Palacios, Álvarez Rodrich, Bayly)- y tras una investigación propia la Contraloría presentó un informe -difundido en *90 segundos*<sup>9</sup>- que resalta siete puntos observados sobre la construcción y las medidas de seguridad del Metropolitano, entre ellos los gastos excesivos y la ineficiencia de uso de recursos, fallas en la construcción de la obra, falta de aprobación y certificación ambiental para la obra, poca vida útil del pavimento del carril, cambios en los contratos, etc.

- El congresista José Maslucán (PN) solicitó la presencia del contralor Fuad Khoury en la Comisión de Fiscalización del Congreso, para que informe sobre las medidas de control al sistema de transporte Metropolitano, que ejecutaba la Municipalidad de Lima. (Andina, 2010).

#### **Coyuntura Específica 4. Inicio del servicio pagado del Metropolitano (28, 29, 30, 31 julio 2010)**

La Municipalidad de Lima inicia el cobro por el uso del Metropolitano. El servicio continuó siendo gratuito para los usuarios de tarjetas preferenciales: escolares, estudiantes de instituto y universidades. En esta fecha empieza el funcionamiento formal de la troncal sur (de la Estación Central a la Terminal Matellini).

- “Por una parte, la Municipalidad inauguró en julio del 2010 el primer tramo del corredor segregado de buses bautizado como Metropolitano, mientras que este año (2012) ha iniciado sus operaciones la primera línea del Tren Eléctrico o Metro de Lima.” (Vega Centeno, 2012:16)
- “El Metropolitano cumple su cuarto año luego de que el 28 de julio del 2010 se iniciara la operación comercial. A la fecha se han movilizado más de 500 millones de pasajeros.” (El Peruano, 2014).

Como se puede observar, las fechas seleccionadas en esta tesis muestran varios momentos del proceso de construcción y habilitación del Metropolitano. Los acontecimientos que marcan la noticia son momentos que estaban programados por el

---

<sup>9</sup> Noticiero nocturno del canal Frecuencia Latina, canal dos de señal abierta en Lima.

plan de Protransporte y de la Municipalidad y que no fueron cumplidos por estas mismas autoridades. Esto generó una serie de notas informativas sobre las deficiencias e incumplimientos de plazos, lo cual lleva a la ciudadanía a reaccionar sobre estos hechos y así también a generar noticias. De esta manera, se puede observar cómo tanto las acciones como inacciones que suceden alrededor de esta obra producen noticias.

Los resultados de esta investigación apuntan a una descripción de los textos de cada publicación seleccionada en las Coyunturas Específicas, siguiendo las variables consideradas en la ficha de recolección y análisis especialmente confeccionada para esta investigación y, además, una comparación entre los tres diarios.

Se debe aclarar que no se busca encontrar una causa directa del tipo de cobertura o enfoque dado por cada diario; debido a que esta se produce de manera interna vinculada a la coyuntura, el hecho, el periodista encargado de la nota y su editor, por lo que el trabajo periodístico tiene un alto grado de subjetividad y las decisiones cambian según las necesidades informativas del momento. Sin embargo, sí se tomará en cuenta el lenguaje utilizado en las piezas informativas para analizar la influencia de la línea editorial

## **DIARIOS SELECCIONADOS**

Los medios son parte del sistema democrático al brindar una pluralidad de informaciones desde su independencia de postura, su manera de presentar la realidad y tener la capacidad de interactuar con su público para mediar entre ellos, el sistema político y el ámbito social. Sin embargo, con el avance de la tecnología y la revolución de acceso a la información los medios en general han optado por contenidos más llamativos y de entretenimiento.

En nuestra sociedad se percibe una tendencia de los medios a dejar en último lugar información relevante acerca del desarrollo de los problemas sociales como los servicios públicos que afectan directamente al público en general. Los medios deberían ser más cuestionadores e incisivos con sus autoridades políticas, tanto nacionales como

regionales y municipales, para buscar respuestas a los temas pendientes más allá de los escándalos.

En general los lectores tienen como secciones preferidas los deportes y espectáculos, desde hace ya varios años. La sección de policiales ocupa el tercer lugar, luego están las noticias nacionales y un poco más abajo siguen las noticias de política, que son más consumidas por los NSE A y B. En un análisis de lectoría<sup>10</sup> no se encontró la categoría “noticias locales”, esto puede deberse a que es una sección que se mezcla con noticias policiales o por ser considerada una sección que no se identifica por sí sola.

Cabe recordar que los medios de comunicación en el Perú pasaron por una etapa de crisis que los llevó a perder la credibilidad y la confianza, sobre todo en los temas relacionados con la política. El gobierno mostró su poder en dos ocasiones por sobre la libertad de prensa, al considerar a los medios un obstáculo para sus fines políticos y llevó a la ciudadanía a no confiar ni en sus autoridades ni en sus medios. La tergiversación de hechos, manipulación de la información y la politización de las redacciones y canales de televisión distorsionó por mucho tiempo el rol que los medios jugaban en el país y su credibilidad ante los ciudadanos. No obstante, la elección de los diarios para esta investigación está justificada por la preferencia que les tienen sus consumidores, pues son los medios impresos de los cuales un porcentaje importante de la población extrae información en la que cree y a partir de la cual tomaría decisiones.

Esta investigación ha elegido tres diarios del Grupo El Comercio: El Comercio, Perú 21 y Trome para analizar e identificar la cantidad y tipo de cobertura generada sobre el Metropolitano en su proceso de construcción.

El Grupo El Comercio tiene una gran trayectoria y un mercado constituido y sólido, además ha sido elegido debido a que nos interesa analizar el trabajo periodístico que se realiza en una misma casa editorial pero con productos periodísticos diferentes, con características propias, con un propio público y directores independientes<sup>11</sup> para cada

---

<sup>10</sup> Encuesta *Hábitos y usos y actitudes hacia la prensa escrita*. Años 2007, 2010 y 2011. Ipsos Apoyo.

<sup>11</sup> Principio 5: el Servicio. y Principio 12: la Autonomía Informativa. En Principios Rectores del Grupo El Comercio. (Grupo El Comercio, 2012: 18-19, 34-35)

diario. Esta diversidad de contenido y de enfoque es la que nos interesa conocer y analizar.

Este Grupo tiene la mayor concentración de medios, tanto escritos como audiovisuales. Está a cargo de más de 35% de la circulación del mercado de la prensa escrita peruana, por lo que también posee el 80% de la facturación de la prensa escrita (Cisneros, 2011:119). Y desde agosto del 2013 también es dueño de los diarios que edita la empresa EPENSA, por lo que cuenta con parte o la totalidad de acciones de nueve medios escritos—con sus respectivas webs—, también parte o la totalidad de acciones en dos canales de televisión - uno señal abierta y uno de cable. Parte de las otras empresas que maneja son diversas editoriales y revistas, además de imprentas.<sup>12</sup>

Además, a este Grupo periodístico pertenece, según los niveles de lectoría dados por las encuestas de APOYO y SEPP del 2010, los diarios más leídos en el país: Trome y El Comercio. (Cisneros, 2011:122).

Nos interesa saber si la rentabilidad permite estar libre de cualquier presión de los gobiernos y ser más independientes, el “círculo virtuoso de la prensa” como señala Alejandro Miró Quesada Cisneros, ex director periodístico de El Comercio: “...la columna vertebral de un diario de referencia es su orientación editorial. [...] la línea editorial hace –o deshace- al negocio. [...] el círculo virtuoso de la prensa escrita es: independencia y veracidad dan credibilidad. La credibilidad da lectoría. La lectoría da publicidad. La publicidad da rentabilidad. La rentabilidad da independencia” (Biondi, 2010:139)

---

<sup>12</sup> Ver Anexo a.5

Tabla 1: Clasificación de diarios limeños de acuerdo con su diseño y temática

Formatos	Sábana	Tabloides			
Atributos	«Informativo - Interpretativo»	«Informativo - Interpretativo»	«Políticos-sensacionalistas»	«Semiserios/deportivos»	«Sensacionalistas -chichas»
Diarios	<b>El Comercio</b>	La República <b>Perú21</b> Gestión	Correo La Razón La Primera Expreso	Ojo El Bocón Depor Líbero Todo Sport	<b>Trome</b> Ajá El Popular Extra El Chino El Men

Según la Tabla 1 (Mejía:2011:64) que nos permite identificar los tres diarios seleccionados para la investigación, El Comercio es un diario en formato “sábana” con una temática informativa e interpretativa al igual que Perú21, solo que este último tiene un formato tabloide; Trome con el mismo formato tiene más bien atributos de sensacionalista y chicha. Este cuadro nos permite reconocer características de cada periódico poniendo en el centro a Perú21 que comparte características con los otros dos diarios. De esta manera corroboramos que son productos diferenciados tanto en contenido como en forma.

La lectoría de los diarios según el estudio de Ipsos (2013) *Medios de preferencia para la lectura de diarios* muestra que el consumo de diarios impresos supera ampliamente al de las plataformas digitales, presentándose el consumo más bajo en el Nivel Socio Económico (NSE) A 90% y el más alto 100% en NSE E. Por su parte, la web tiene su mayor preferencia en el NSE B 8% y el más bajo es el NSE E con 0%. Esto puede deberse a la accesibilidad a esta plataforma y a que el uso de la Web puede priorizar entretenimiento u otro tipo de información que no es noticiosa.

Además, se ha elegido la prensa escrita por la solidez del grupo y debido a que el 82% de ejecutivos lee diarios impresos todos los días de la semana y solo el 80% consume medios digitales, lo que demuestra que ambas plataformas se pueden complementar, asegura María Elena Otiniano, representante de la SEPP (Taipé,2014).

La *lectoría promedio* de los diarios seleccionados según Sociedad de Empresas de Periodísticas del Perú (SEPP) en el periodo 2007-2011 muestra en primer lugar a

Trome, en todos los años revisados, en segundo lugar a El Comercio y tercero a Perú21. Los mismos niveles se mantienen en el *promedio de lectores por día*, siendo el más bajo Perú21 con 260,465 en la segunda mitad del 2011 y el más alto ese mismo año Trome con 2'002,325 lectores por día. Estas cifras revelan la preferencia por el diario popular del grupo con una ventaja muy amplia, seguido por El Comercio y luego Perú21, lo cual también explicaría las cifras antes mencionadas de consumidores. En los cuadros de cantidad de lectores se percibe una reducción creciente con el paso de los años con respecto a El Comercio y Perú21, pero al contrario Trome incrementó su cantidad de lectores.<sup>13</sup>

Si bien muchos autores en la actualidad auguran la muerte de los diarios impresos y la supervivencia de sus páginas web, el periodo de estudio se remonta a hace tres años donde esta percepción recién se iniciaba en Latinoamérica, sin embargo, ya se reconocía la necesidad de los diarios de apoyarse en el contenido producido y difundido por otras plataformas periodísticas como la televisión, la radio y sus webs y redes sociales. Así un autor peruano nos explica la necesidad de esta alianza, “La prensa escrita viene perdiendo capacidad para influir en las decisiones del gobierno y solo su alianza con la radio y con la televisión le permite mantener esa capacidad. La concentración de la propiedad de los medios demuestra esto último y, en especial, el caso del grupo de El Comercio.” (Cisneros, 2011: 127).

A pesar de todo, los diarios tienen características que aún los hacen llamativos y prácticos, tales como: las portadas de los diarios –al alcance de todos en las calles- y su respectiva cercanía a la ciudadanía, así como un formato que permite más explicación, análisis y la posibilidad de ser revisado varias veces. Lo más resaltante es que siguen ejerciendo vigilancia sobre el Estado, al constituir un sistema cívico de alarma como afirma Starr (2009:18).

Continuando el análisis de la importancia del diario encontramos desde esta perspectiva encontramos a Teun Van Dijk y Roger Fowler, quienes señalan “como medios impresos con una importante cantidad de lectores, su influencia es, entonces, esencial en la

---

<sup>13</sup> Ver Tabla A1 en a.6

transmisión de ideas, opiniones, actitudes, estereotipos e ideologías” (Castagnani y Colorado, 2009: 630 en Castillo, 2014:41).

A continuación se presenta una descripción de los diarios seleccionados que se analizarán en esta tesis:

## EL COMERCIO

Conocido como el Decano de la Prensa, este se fundó en 1839, y se caracteriza por tener un tratamiento conservador de las noticias y con una visión política de derecha, además ser el único diario peruano con un formato estándar. Pertenece al Grupo El Comercio. (Gargurevich, 2008:86).

Como lo mencionan Mujica (1967), Bejar (2008), Cisneros (2011) y Lévano (2011), este diario se opuso a la penetración petrolera en los sesenta, pero a la vez “desinformó sistemáticamente” sobre las luchas sociales de los años treinta y novena. Y en sus inicios se dirigía a un público menos caudillista y más urbano, lo cual le facilitó el proceso de hacerse de un lugar notorio en la prensa del país.

Actualmente está dirigido a las clases altas y es el diario de mayor precio en el mercado peruano. Además, tiene una línea editorial tradicional y suele ser neutral con el partido que este en el gobierno. Los directores desde el periodo de tiempo que investiga esta tesis son:

2005-2007 y en la actualidad es Francisco Miró Quesada Cantuarias.

2008-2013 Francisco Miró Quesada Rada.

2013 (mayo) 2014 Fritz Du Bois Freund.

Según los *Hábitos, actitudes y usos hacia la prensa escrita*<sup>14</sup>, durante el periodo a estudiar, El Comercio se perfila de la siguiente manera:

---

<sup>14</sup> Ipsos 2007,2010,2011

Tabla 2: Preferencias y percepciones hacia El Comercio

Año/Categoría	Top of Mind	Diario Leído	Diario Preferido
2007	28%	20% 2do lugar	23%
2010	27%	20% 2do lugar	23%
2011	27%	19% 2do lugar	25%

Además, en la misma encuesta se considera que El Comercio está dirigido a:

Tabla 3: Percepción del público objetivo de El Comercio

Año/sector	Para jóvenes	Para familia	Para ejecutivos	Para la casa
2010	22%	45%	60%	36%
2011	22%	54%	69%	33%

## PERÚ 21

Fundado en 2002 también pertenece al Grupo El Comercio, pero forma parte de la empresa Prensa Popular SAC. Es un tabloide considerado un diario serio, para la clase media de mayor circulación en Lima y una referencia para la política nacional.<sup>15</sup> El tratamiento que le da a las noticias es interpretativo e informativo, se diferencia de El Comercio por ser más denunciante y privilegia un contenido de alta calidad, con credibilidad y consistencia.

Perú21 nace para cubrir los espacios a los que no llegaba El Comercio pero se ha consolidado como el líder de los diarios serios de bajo precio. Esto se comprueba en las encuestas realizadas por IPSOS desde el 2007, en las que se encuentra entre el cuarto y quinto lugar de preferencia, después de Ojo (10%) y Depor (5%), pero superando a La República (2%) y los demás diarios tabloides serios (Ipsos, 2013:43).

En las elecciones municipales del 2010, Perú21 apoyó abiertamente a Lourdes Flores, primero con información en primeras planas sobre su prematuro ascenso en las encuestas de intención de voto, y posteriormente con datos perjudiciales sobre su competidora Susana Villarán, sindicándola como radical de izquierda o resaltando su vínculo con los sindicatos de trabajadores. (Suarez, 2014:8-9)

<sup>15</sup> (Cisneros, 2010: 127) y PRENSA POPULAR S.A.C. Consultado 01 de julio 2014 (<http://gruopelcomercio.com.pe/info.php?t=49>)

Durante la etapa de estudio se nota el cambio de director del diario. Esto se debió a que Álvarez Rodrich salió de Perú21 luego de la presentación de los “Petroaudios”, tema muy incómodo para el segundo gobierno de Alan García. Álvarez en su trabajo de seis años como director dejó posicionado al diario con un liderazgo y reconocimiento claro en el mercado.

El siguiente director, Du Bois, con amplia experiencia en El Comercio, implementó un enfoque más de derecha con mayor cobertura de variedad de temas, más allá del énfasis que se le daba a lo político. Los directores desde el periodo de tiempo que investiga esta tesis son:

2002 -2008 Augusto Álvarez Rodrich.

2008 -2013 Fritz Du Bois Freund.

2013 a la actualidad Juan José Garrido Koechlin.

Según los *Hábitos, actitudes y usos hacia la prensa escrita*, durante el periodo a estudiar, Perú21 se perfila de la siguiente manera:

Tabla 4: Preferencias y percepciones hacia Perú21

Año/Categoría	Top of Mind	Diario Leído	Diario Preferido
2007	6% 5to	7% 5to	6% 5to
2010	5% 4to	6% 4to	6% 4to
2011	6% 5to	7% 4to	6% 4to

Además, en la misma encuesta se considera que Perú21 está dirigido a:

Tabla 5: Percepción del público objetivo de Perú21

Año/sector	Para jóvenes	Para familia	Para ejecutivos	Para la casa
2010	9%	8%	12%	7%
2011	10%	9%	10%	5%

## TROME

Fundado también en el 2001 y del Grupo El Comercio, como parte de la empresa Prensa Popular SAC. Es un diario popular y, a la vez, familiar y está dirigido especialmente a las amas de casa del sector C y D.<sup>16</sup> Enfatiza su contenido en temas de espectáculos (58%), deporte (19%) y noticias policiales (12%), los más consumidos en la actualidad (Mejía, 2011:95-96).

El 2013 fue reconocido como el diario con mayor lectoría de habla hispana y a pesar de la crisis de diarios vende más de 700 mil ejemplares diarios, superando a diarios de escala internacional como El Clarín de Argentina, La Prensa de México y El País de España.<sup>17</sup>

Desde su creación ha tenido un crecimiento imparable tanto en lectoría como en avisaje. Este diario atrae mucho por su actividad promocional y sus premios. Su edición satisface a los sectores emergentes al brindarles información ágil y amena, pero manteniendo la veracidad y credibilidad del grupo al que pertenece, es decir, no es tan sensacionalista como los otros diarios chicha. Por esta razón es el líder de su segmento y a la vez el motor del grupo tras haber desplazado a El Comercio de la preferencia general.

Además, Trome es menos cargado de colores, tiene espacios en blanco que le dan orden, muestra menos piel y menos sangre; usa un lenguaje con replana pero de manera cómica o delirante (Mejía, 2011:18). Además como contratapa tiene a la Malcriada que es una foto de una modelo o vedette con poca ropa a página completa. Trome ha tenido desde sus inicios a un solo director periodístico, Carlos Espinoza Olcay. (Grupo El Comercio, 2008).

---

<sup>16</sup> *Trome, la escalera del éxito*. Publicado el 20 de octubre de 2013. (<http://trome.pe/actualidad/trome-escalera-exito-1647294>)

<sup>17</sup> *Perú: Diario Trome es el tabloide más vendido del mundo*. periodismo el 14 de agosto 2013 y *Trome alcanza nuevo récord de lectoría*. En Clases de Periodismo. Publicado 27 de mayo del 2013. Consultado el 14 julio de 2014.

Según los *Hábitos, actitudes y usos hacia la prensa escrita*, durante el periodo a estudiar, Trome se perfila de la siguiente manera:

Tabla 6: Preferencias y percepciones hacia Trome

Año/Categoría	Top of Mind	Diario Leído	Diario Preferido
2007	18%	23% 1er	20% 2do
2010	28%	37% 1er	33% 1er
2011	30%	43% 1er	38% 1er

Además, en la misma encuesta se considera que Trome está dirigido a:

Tabla 7: Percepción del público objetivo de Trome

Año/sector	Para jóvenes	Para familia	Para ejecutivos	Para la casa
2010	36%	37%	6%	38%
2011	40%	41%	3%	44%

Además Trome es el diario favorito del 47% de limeños, El Comercio obtiene el 22% de las preferencias y Perú21 el 3%, sin embargo este último está antes de La República (2%) y después de Ojo (10%) y Depor (5%) (Ipsos, 2013:43).

Como se mencionó previamente, no es objetivo de esta tesis conocer la impresión directa de la población usuaria tanto del Metropolitano como consumidora de los diarios seleccionados. Sin embargo, sí es importante conocer quiénes son y a qué sector socioeconómico pertenecen los compradores de cada diario. Puesto que “Aunque los medios se dirigen a un segmento amplio y diverso de personas, cada uno de ellos tiene su audiencia. Existe una cierta unidad en el público que contiene dos elementos: en primer lugar, un cierto grado de cultura común, una cierta comunidad de costumbres, sentimientos, tradiciones, ideas recibidas, etc. En segundo, los impulsos que proceden precisamente del medio, las informaciones, comentarios y sugerencias que le llegan de este.” (Gomis, 1987: 87)

Por ello, se ha elaborado un pequeño perfil de los compradores de los diarios seleccionados para esta investigación. Los compradores de *El Comercio* son de clase A con estudios superiores, que en su tiempo libre navegan por internet y salen a comer y también leen la versión online del diario. A *Perú21* lo leen estudiantes universitarios sin

hijos de clase A, que en su tiempo libre van al cine, al teatro y leen novelas. Estos lectores se interesan por la sección de política, noticias internacionales, negocios y las columnas de opinión. Por su parte *Trome*, como ya habíamos mencionado tiene compradores que pertenecen al grupo C, con secundaria completa y educación superior incompleta, con hijos que se interesa más por la farándula y espectáculos (GFK, 2013).

El estudio de IPSOS (2013:40) nos permite identificar el consumo en cada nivel socioeconómico de los diarios seleccionados para la investigación: en el caso de *Trome* es el NSE D (80%) quiénes más lo consumen, seguido del E (79%) y C (74%), aunque tiene un consumo considerable entre los grupos A (38%) y B (48%). El Comercio tiene mayor consumo en el NSE A (77%), seguido del B (63%) y en los demás sectores se mantiene pero con mucho menor porcentaje C (34%), D (17%), E (14%). Por su parte, *Peru21* es mayormente consumido por el NSE A (32%), y luego mantiene un consumo casi estándar en los niveles B (18%), C (11%), D (10%) y E (5%).

Este estudio (IPSOS 2013) nos permite corroborar la preferencia de los diversos niveles socioeconómicos por los tres diarios seleccionados. Y como ya se mencionó hay un sector que más los lee y prefiere, su consumo se da en los cinco NSE de la sociedad limeña, lo cual indica que la información que brindan podría llegar a los usuarios del Metropolitano, pues este servicio recorre e interconecta 16 distritos que pertenecen a los distintos NSE.

## VARIABLES DE ESTUDIO

Las variables *cuantitativas* a tomar en cuenta son las siguientes: la cantidad de información brindada en cada medio, determinada por los centímetros cuadrados ( $\text{cm}^2$ ) que ésta ocupa en cada publicación y el total de la misma; las secciones en las que se cubre el tema, la jerarquía ocupada en las páginas y secciones respectivamente, la cantidad de material gráfico (infografías, caricaturas, ilustraciones, cuadros estadísticos) y la cantidad de notas acompañadas con fotos; la cantidad de veces que aparece en la portada, la cantidad de noticias informativas y los artículos de opinión sobre el tema y, sobre todo, la cantidad de fuentes usadas en cada diario.

Debemos recordar que esta tesis busca conocer a fondo cómo se efectuó la cobertura y la representación periodística de la construcción del Metropolitano: qué destacó y cómo se vincula a la gestión del ex alcalde Luis Castañeda Lossio y la línea editorial de los tres diarios seleccionados: El Comercio, Perú 21 y Trome. Para contestar estas preguntas tenemos las siguientes variables *cualitativas* que analizan el contenido de cada diario sobre el Metropolitano: diferenciación y tratamiento de tipo de las fuentes, el criterio noticioso, los rasgos que presentan del Metropolitano y de Castañeda Lossio, la contextualización de los hechos, además de una observación del lenguaje usado (adjetivación, uso de jerga) para conocer lo que se quiere comunicar y de qué forma se hace.

Para el análisis cualitativo se toma en cuenta los conceptos desarrollados en el Marco teórico: la *agenda setting* (establecimiento de agenda), *framing* (encuadres de la información), la espiral del silencio, la comunicación política, así como las definiciones explicadas en el capítulo anterior: línea editorial, discurso periodístico, tratamiento de la información, cobertura periodística y representación periodística de la sociedad. Estos conceptos también son parte del análisis que se realiza para conocer cómo se usaron o cómo influyeron en la cobertura.

A partir de estas variables se hará la comparación entre los tres diarios sobre la cantidad y tipo de información y fuentes, el tratamiento y el enfoque del tema, nivel de profundización en cada publicación, uso de recursos extras (entrevistas, gráficos) y el tipo de representación que dan como resultado del Metropolitano y sobre el ex alcalde Castañeda y su gestión edil de ese momento.<sup>18</sup>

Además, es importante reconocer los otros temas de la coyuntura del momento para mostrar un contexto completo de las Coyunturas Específicas, mostrando qué otros temas “competían” con el Metropolitano. Esto debido a que la coyuntura suele ser

---

<sup>18</sup> Para realizar esta clasificación de variables se han consultado diversos textos especialmente Gomis (1997), Freundt (1999), Clauso (2010), Sábada (2008), Dettleff (2006), Mar de Fontcuberta (1993) además de tomar en cuenta las sugerencias de docentes universitarios de la especialidad como J. Fowks, G. Calderón, E. Chávez.

volátil y las producciones y prioridades de los periodistas se ven afectadas por temas de último minuto o previos al cierre, los accidentes o polémicas políticas que pueden ser portada a pesar de los sucesos importantes que se consolidan o se van desarrollando a nivel local y nacional.

Cabe indicar que no se tomará en cuenta el diseño del diario (diagramación, colores, tipo y tamaño de letra, columnas por página, cantidad de blancos, etc.) debido a que por el extenso periodo que abarca la investigación (4 años) estas características han variado más de una vez –como estrategia de marketing de renovación- y no son el centro de nuestra investigación y ni afectan la creación de las representaciones periodísticas.

Para realizar ambos análisis (cuantitativo y cualitativo) se ha elaborado una ficha de recolección y análisis <sup>19</sup> especial y específica que contiene cada una de las variables mencionadas anteriormente, a fin de facilitar el análisis de cada una de las publicaciones. Esta herramienta no solo engloba los totales de los resultados sino que permite apreciar el análisis de cada Coyuntura Específica para identificar cómo se desarrolló la cobertura y los sucesos de la forma particular que los presenta cada diario, también las posiciones editoriales y cómo estas fueron tomando forma a través de los recursos del lenguaje y las técnicas periodísticas.

Por lo tanto, para analizar los textos haremos uso del concepto *tipo de información*<sup>20</sup>, pues no se hará una distinción de los géneros periodísticos usados en cada diario y publicación, pero sí se agrupan en dos clases: las de opinión y las notas informativas.

De esta manera, se aplica parte de la metodología de *interpretación sucesiva de la realidad social* de Gomis (1997)<sup>21</sup> enfatizando que esa segmentación de la realidad que el autor menciona, corresponde a las Coyunturas Específicas:

---

<sup>19</sup> Ver Anexo a.1

<sup>20</sup> Es una clasificación dividida en dos grupos: según los géneros periodísticos y según el enfoque temático. Estas son: *opinión* (columnas de opinión y editoriales) y *notas informativas* (notas breves, artículos, infografías, reportajes especiales, etc). (Mar de Fontcuberta, 1993:102-105)

<sup>21</sup> El método de interpretación sucesiva de la realidad planteado por Gomis (1997:38) comprende cinco puntos: lo que se interpreta es la realidad actual que es el presente que refleja el medio; esa realidad puede fragmentarse en hechos que se interpretan en forma de noticia. Estas deben poder ser comprendidas por públicos heterogéneos y en el momento que se la revise; esas noticias que reflejan la realidad son parte de

“La realidad puede fragmentarse en unidades completas e independientes (hechos) capaces de interpretarse en forma de textos breves y autónomos (noticias). [...] La realidad interpretada debe llegar al público de un modo completo a través de una gama de filtros y formas convencionales (géneros periodísticos), que le permitan entenderla mejor. Las dos formas extremas, básicas y complementarias de esa gama de interpretaciones son la información pura (noticia) y el comentario (principalmente el editorial.) (1997:38).”

A continuación se presentan en detalle algunas de las variables cuantitativas y cualitativas, previamente mencionadas, que se analizarán en esta investigación y que forman parte de la ficha de recolección y análisis.

#### Variables *Cuantitativas*

- **Cantidad de información (cm<sup>2</sup>):** muestra la cantidad de espacio dado al tema del Metropolitano. Se tomará en cuenta tanto por edición como el total por diario, para obtener el volumen de la cobertura.
- **Cantidad de apariciones en la portada:** La portada es la parte más llamativa del diario y la más vista, incluso por los que no lo compran. Por ello, la aparición del tema en esta sección es muy importante y muestra la relevancia del tema para el diario, que busca llamar la atención sobre el tema.
- **Cantidad de notas informativas y artículos de opinión:** Si bien cada tipo de información tiene su importancia, a esta tesis le interesa saber si el tema llegó a editorializarse y si se dio una cobertura informativa persistente.
- **Cantidad de fuentes usadas:** Se quiere comprobar si los medios buscaron contrastar y profundizar la información con mayor cantidad de fuentes.

#### Variables *Cualitativas*

- **Espiral del silencio y Representación periodística:** ¿se generan corrientes de opinión en el diario sobre el Metropolitano?, ¿se presenta alguna postura directa

---

un espacio específico en el diario; lo que el periodismo interpreta de la realidad puede expresarse en diversos géneros periodísticos que pertenecen a dos grandes ramas básicas: la información y el comentario.

a favor o en contra del Metropolitano?, ¿qué información sobre el Metropolitano es la que brinda?, ¿deja entrever alguna opinión respecto al Metropolitano?

- **Fuentes** (variedad y diferenciación: **oficiales/involucradas y extraoficiales/externas**): estas muestran el tipo de información que maneja el diario: ¿qué fuentes usa?, ¿a quiénes acude para profundizar los hechos?, ¿se busca la participación de expertos y ciudadanos?, ¿se le da mayor credibilidad a algún tipo de fuente?, ¿qué dice cada fuente?, ¿cómo la mencionan?
- **Framing y criterio noticioso**: ¿cuál es el enfoque que le da el diario: social, técnico, político, urbano, económico?, ¿en qué aspecto hace énfasis?, ¿cómo se aborda el tema?, ¿cuál es el enfoque principal que cada diario le da al tema del Metropolitano?
- **Agenda setting**: ¿el Metropolitano está en la agenda de los medios o es un tema circunstancial?, ¿algún medio tiene iniciativas sobre el Metropolitano?
- **Comunicación política**: ¿genera el diario una participación más activa de sus lectores con respecto del Metropolitano?, ¿hace seguimiento a cartas de ciudadanos? ¿genera preguntas del día relacionadas con el servicio del Metropolitano o sobre el ex alcalde Castañeda Lossio?
- **Línea editorial**: ¿qué postura muestra el diario frente al Metropolitano?, ¿se identifica al Metropolitano con el ex alcalde Luis Castañeda?
- **Lenguaje empleado**: a través del vocabulario las opiniones e ideologías ocultas pueden salir a la superficie, aparecen adjetivaciones y mención de rasgos del Metropolitano y Luis Castañeda, ¿qué valoración tiene esa adjetivación?, ¿se usa un lenguaje fácil de entender?, ¿se usan palabras rebuscadas o tecnicismos?, ¿se usa jerga?, ¿hay un uso de vocabulario particular?

### 3. EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LIMA

#### REFERENCIAS INTERNACIONALES

Debemos recordar que en los 60, Lima era un referente del tránsito de la región y pionera en Latinoamérica en sistemas de buses segregados. La experiencia luego fue copiada e implementada en Curitiba (Brasil) y mejorada en Bogotá (Colombia). Tiempo después, la idea completa y optimizada se adoptó para ejecutar el Metropolitano<sup>22</sup>. El primer sistema BRT (Bus Rapid Transit, por sus siglas en inglés), se desarrolló en Curitiba y entró en servicio en 1974, seguido por el Trolebus de Quito, construido en 1994. Posteriormente, en 1998, se construyó el TransMilenio, el sistema BRT más grande del mundo ubicado en Bogotá. El uso e implementación de este sistema, el cual se ha extendido en varios países de la región y del mundo muestra su efectividad, amerita un recuento de las primeras ciudades que lo usan y cómo se desarrolla en cada una.

#### **Brasil: Red Integrada de Transporte**

Curitiba es la capital de la región de Paraná en Brasil y cuenta con una Red Integrada de Transporte de 72 km de vías exclusivas para autobuses que recorren los cinco ejes principales de la ciudad. Es usada por el 85% de la población y sirvió de modelo para sistemas parecidos. Todo empezó en 1960 cuando la población de Curitiba creció hasta los 430 mil habitantes y se propuso una reducción del tráfico en el centro de la ciudad y un sistema de transporte público práctico y accesible. El plan fue aprobado en 1968 para finalmente ser desarrollado en los años 80, permitiendo unir cualquier punto de la ciudad pagando una única tarifa. Sigue siendo uno de los sistemas de transporte más modernos y eficientes de Brasil.

---

<sup>22</sup> VENERO, Paloma. 2011 *M.A.* Entrevista del 07 de Noviembre a Mariana Alegre y Programa de Transporte Urbano de Lima Metropolitana Subsistema Norte-Sur PTUL Propuesta de Préstamo. BID 2003

### **Ecuador: Trolebús y Metrovía**

En la capital del país del norte, a finales de 1995 se inauguró el Trolebús. Un sistema de un carril exclusivo con 24 km y 41 estaciones abarca el eje principal de la ciudad. Actualmente el Trolebús tiene en funcionamiento 5 circuitos troncales y diariamente traslada a casi 200 mil personas (Defensoría del Pueblo, 2008: 66). Por otro lado, en Guayaquil, el Metrovía comenzó a circular en 2006, siendo la segunda red en Ecuador. Este es un Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) que ayudó a regularizar la congestión. Es un sistema troncal que movilizó a las demás redes de transporte existentes, exigiendo la reorganización de la estructura institucional que controlaba el transporte (Azán, 2011: 43).

### **Colombia: TransMilenio**

En Bogotá coexisten el transporte público colectivo, constituido por buses y busetas, y el sistema de transporte público masivo que es el TransMilenio. Desde el 2000, miles de ciudadanos se benefician con el medio transporte público más grande y organizado de Colombia. Este servicio cuenta con doce líneas que circulan y unen a todo Bogotá (Perú21, 2014). El sistema cuenta con 114 estaciones. La flota de vehículos en las rutas troncales está compuesta por 1 027 buses. Así, en una hora punta de febrero del 2008 se trasladaron 163 228 personas, y en promedio, cada día, 1 300 000 personas utilizan las rutas troncales de este medio de transporte. (Defensoría del Pueblo, 2008: 66)

En una conferencia de Francisco Miranda, editor de El Tiempo<sup>23</sup>, menciona que “hay un crecimiento muy fuerte de las personas que se movilizan por el TransMilenio, y ese es uno de los casos en los que la cobertura periodística influyó en la aceptación del proyecto por parte de la sociedad.”

---

<sup>23</sup> “La Movilidad en El Tiempo”. Conferencia MIRANDA, Francisco. 09 de Noviembre de 2011.

## **Chile: Transantiago**

En 2007, Chile formalizó el sistema de transporte público con el Transantiago. En un primer momento miles de personas congestionaron los paraderos, pero con el paso de los meses esta nueva alternativa reformó por completo el transporte chileno (Canales, 2011:101). El Transantiago, para Cristian Canales, ingeniero de transporte de ASIMUS en Chile, cambió el panorama intempestivamente: “para la implementación del Transantiago se quitaron todas las combis de la noche a la mañana para implantar el nuevo sistema, sin dejar siquiera algo con qué hacer una comparación. Ahora, como resultado de esto, mucha gente encuentra que el servicio anterior era mejor que el actual; un servicio que, con una tarifa de más de un dólar, se percibe como caro; y además es subvencionado y de baja calidad” (Canales, 2011:101).

Al mismo tiempo, en la Encuesta de Lima Cómo Vamos 2013, al comparar el uso de sistemas de transporte público se aprecia que si bien en las ciudades encuestadas -Río de Janeiro (Brasil), Jalisco (México), Bogotá y Cali (Colombia). Lima (Perú)- se da un mayor uso del transporte colectivo (buses), Lima supera este uso ampliamente (64%), seguido por Jalisco (63%), Río de Janeiro (54%), Cali 47%, Bogotá 28%. A su vez, nuestra capital es la ciudad que menos usa el sistema de transporte masivo (5%), la ciudad donde más se usa es Cali (33%), seguida por Bogotá (30%), Río de Janeiro (9%) y Jalisco (6%) (Lima Cómo Vamos, 2013).

## **EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EN LIMA**

Esta tesis aborda el caso del Metropolitano porque considera importante la acción de la Municipalidad Metropolitana de Lima sobre el caos del transporte y la necesidad de movilidad y desplazamiento de su población. Lima Metropolitana tiene más de 8 millones de habitantes, lo que representa más del 30% de la población total del país, y es la quinta ciudad más poblada de América Latina y una de las 29 metrópolis más pobladas del mundo. (FONAM, 2010: 1)

Por eso, es necesario reconocer que las características de desarrollo urbano afectan directamente al transporte. En Lima no se hizo un plan de crecimiento como ciudad y este se desarrolló en manos de los ciudadanos con las olas migratorias. Fue por este desorden instaurado que el Estado no ha tenido la capacidad de proveer correctamente de servicios públicos a su población, especialmente en las zonas periféricas que son a la vez, las más pobres. El transporte es un servicio que sigue siendo un caos diario y hoy Lima es una de las ciudades de América Latina más contaminadas y estresantes por su tráfico y ya no solo en las horas puntas.

En el 2010 se puso en funcionamiento el Metropolitano, lo que se considera como el primer paso de la Reforma del Transporte en la capital. La propuesta plantea integrar los sistemas de transporte y la infraestructura que permitan el acceso y desplazamiento de toda la población. Este capítulo presenta una breve evolución del transporte en nuestra capital, cómo se configuró y llegó a estar como hoy lo conocemos, y por qué se hacen necesarias medidas como el Metropolitano y otras para solucionar el desorden y peligro que este genera.

Como mencionan De Soto (1984), Salas (1999) y Bielich (2010) ya en 1920 las necesidades de desplazamiento de los limeños no se satisfacían con los tranvías de la época. Al año siguiente apareció la primera línea formal de ómnibus que cubría el trayecto Lima, Miraflores, Barranco y Magdalena del Mar, cinco años después ya eran ocho empresas que prestaban este servicio. En los años 30, el Estado creó presiones entre los transportistas formales por la imposición de tarifas, lo que generó inestabilidad y una primera puerta para la informalidad. En 1942, la municipalidad crea la Comisión Fiscal de Transporte que operaba en las rutas que habían sido abandonadas, esta es la primera participación estatal en la prestación de servicios de transporte.

A puertas de los años 60, los transportistas formales empezaron a quebrar, 32 de 42 empresas habían dejado de ser operadas por sus propietarios y quedaron en manos de comités y cooperativas con dinámicas informales. En 1976, el Estado empezó la gestión del transporte con la Empresa Nacional de Transporte Urbano del Perú (ENATRU) en

reemplazo de la APTL (Administradora Paramunicipal de Transportes de Lima) (Bielich, 2010:14).

Para 1986 la informalidad creció, el 91% del transporte era informal y abarcaba el 95% del parque automotor. El transporte formal masivo era solo el 9%, ENATRU solo atendía el 4% de la demanda y las cooperativas obreras y Transportes Lima Metropolitana Empresa de Propiedad Social (TLMEPS) el otro 5% formal y el resto era cubierto por empresas informales. Estas no tenían que cumplir las normas del Estado que cada vez eran más estrictas y terminaron por hacer quebrar a todas las empresas formales.

El transporte de empresas estatales solo tenía rutas en los barrios tradicionales y dejaba sin posibilidad de movilidad a los habitantes de los asentamientos humanos, a los cuales solo llegaban los transportistas informales o microbuseros. Esto mostró su importante función social y el Estado tuvo que reconocerlos, a falta de una respuesta y un plan de transporte, pues eran los principales responsables del transporte masivo. La ciudad crecía albergando a los nuevos ciudadanos pero los centros de trabajo estaban concentrados en los distritos centrales y la movilidad hacia esa zona era trascendente.

Sin embargo, los informales fueron desplazados por los “piratas” que invadían rutas y cobrarán tarifas propias, y se repetía el ciclo de la informalidad. En esa época habían dos modalidades de transporte informal: los colectivos y los buses que transportaban hasta 70 pasajeros. El Estado buscó una medida de formalización, se hicieron negociaciones en varios momentos y se logró un reconocimiento administrativo que daba la ruta en concesión pero no el acceso al régimen, aunque sí debían cumplir con la tarifa establecida. Además, se creó una Comisión Técnica Mixta, de la que los dirigentes transportistas formaban parte, para regular el desarrollo de la actividad.

Un gran cambio se produjo en los 90 con la desregulación de la economía del gobierno de Fujimori, lo que permitió la liberalización del transporte público.<sup>24</sup> Este cambio posibilitó la apertura a las importaciones de vehículos usados, el libre acceso a las rutas

---

<sup>24</sup> Decreto Legislativo 651 -1991.

urbanas e interurbanas y que cualquier persona pudiese brindar el servicio de transporte público, en todo tipo de vehículo. El nuevo enfoque de gestión era la mínima regulación y la libre competencia en el mercado.

Los empleados despedidos por las privatizaciones de muchas empresas encontraron en este sector un nicho de trabajo en las combis o taxis. La situación debió ser temporal pero se extiende hasta la actualidad. La primera consecuencia fue su acogida porque los usuarios dejaron de viajar hacinados, redujeron el tiempo de espera y los comités fueron reconocidos como empresas. En paralelo se producía el crecimiento de la población limeña, debido a la migración desde el interior del país originada por el terrorismo. Así empezó el caos en la regulación, en el ordenamiento y con un tipo de contratación explotadora en el servicio de transporte público que lleva a lo que hoy se conoce como “la guerra del centavo”.<sup>25</sup> El decreto legislativo 651, que sería temporal, daba una solución al desborde poblacional que sufría Lima, sin tomar en cuenta que luego provocaría condiciones para un desborde vehicular.

En ese momento, el parque automotor de Lima Metropolitana se duplicó a 776 820 unidades, pero redujo sus viajes en transporte público en 9% aunque hubo incremento de los vehículos dedicados a este servicio de 10 500 a 47 000 reduciendo el volumen de pasajeros por unidad. Se aumentaron también los viajes en colectivo de 150 a 411. Además hubo una expansión del servicio de taxis de 10.000 a 191.000 automóviles y 45.000 moto taxis. Así se constituyó en conjunto un sistema caótico de movilidad, con un alto nivel de variada sobreoferta. Con el tiempo esta situación ha generado la bien conocida congestión vehicular, el incremento en los tiempos de viaje, el uso ineficiente de combustible y mayores niveles de contaminación ambiental. (BID, 2003: 1)

En la actualidad, Lima concentra alrededor del 65% del total del parque vehicular nacional, y entre el 2004 y el 2012 el parque automotor capitalino creció más del 60% (Aviactran, 2014:5). Las empresas prestan el servicio de transporte público son más de 450 con 600 rutas en Lima y Callao, las que son recorridas por más de 35 mil combis y

---

<sup>25</sup> VENERO, Paloma. 2011 M.A. Entrevista del 07 de noviembre a Mariana Alegre.

cústeres.<sup>26</sup> Sin embargo, a pesar de estas cifras se encuentran en Lima más zonas para transporte privado, sin tomar en cuenta que es mayor el número de personas que no tiene auto propio. Teniendo en cuenta que por lo general los espacios de trabajo, estudio y compras son puntos comunes para ambos sectores de la sociedad y deben ofrecerse formas de llegar a lugares sin generar alta congestión.

Como se señaló, Lima, y el Perú en general, no tuvieron una política o plan de transporte dentro del desarrollo de las ciudades, por lo que tampoco se planeó el crecimiento actual. En el caso de la capital recién en 1967 se consideró necesario modificar el sistema de transporte y se planteó hacer un metro. Luego, a mediados de los 80, se empezó a pensar esta idea y se quiso desarrollar con el gobierno central dejando las bases para el “tren eléctrico”. En 1999 el problema del tránsito llegó a ser declarado en emergencia y se resolvió la necesidad de constituir un sistema integrado y rápido de transporte público urbano como eje articulador del desarrollo social y económico (BID, 2003:4).

Las medidas previstas a partir de la declaración de emergencia de la capital se ha venido desarrollando con lentitud y retraso porque el sector informal de transporte público no está convencido de las ventajas del mismo y tiene un poder económico y social que no permite un cambio radical. Los dirigentes del transporte son solo un lado de la cadena, los dueños de las empresas, los dueños de los vehículos, los choferes y cobradores tienen sus propios roles y necesidades y no creen que la reforma sea beneficiosa para ellos. Esta requiere cambios y esfuerzos de parte de ellos, que cumplan las normas que han venido evitando todos estos años, además de tener tarifas reguladas, mantener en buenas condiciones las unidades, pagar las papeletas impuestas, brindar un buen servicio puntual y seguro, cumpliendo y respetando las normas de tránsito y a sus autoridades.

---

<sup>26</sup> (Melo, 2010:77 ) y (Vega Centeno,2012:19)

## INFORMALIDAD

Como mencionamos anteriormente, uno de los principales factores que complica la situación del transporte en Lima es la informalidad. Con su aparición en los años 60 y su amplio desarrollo y expansión en los 90 hasta la actualidad, se creó un sistema paralelo en el que el servicio de transporte público tiene sus propios códigos y reglas con los actores que lo integran y usan. Las autoridades -los malos policías-, los trabajadores -choferes y cobradores- y los usuarios llevan a cabo un comportamiento que refuerza el caos y desorden de ese sistema. En su mayoría estos tres actores omiten las normas y reglas de tránsito poniendo en riesgo su propia vida y la del resto.

Cuando en los 80 los transportistas informales se agrupan, formando comités, logran dar un “mejor servicio” a los usuarios e incrementan su capacidad de negociación con las autoridades. Buscaban obtener concesiones para reducir el monto de las multas por las infracciones que cometían y, además evitar el internamiento de sus vehículos con el argumento de que esa situación dejaría a Lima sin servicio. En varios momentos de esas negociaciones los convenios se daban a cambio de cumplir las tarifas y apoyo político – especialmente evitando las huelgas-, por lo que ya no se competía por bajar el precio o mejorar el servicio sino que los transportistas debían reducir los niveles de seguridad para cumplir sus cuotas diarias.<sup>27</sup>

Es así que, además de la ilegalidad de estos ante el Estado, los transportistas informales tienen una modalidad laboral explotadora en la que los choferes y cobradores carecen de beneficios sociales y tienen una jornada laboral que supera las 16 horas diarias. Tampoco reciben un sueldo fijo sino un porcentaje de la ganancia diaria, la cual entregan al dueño del vehículo y este a su vez al concesionario de la ruta. Esto hace que sea habitual que compitan por pasajeros, sea “chantándose” –deteniéndose durante largo periodos de tiempo en algunos cruces- o haciendo “carreras” –compitiendo con otro vehículo, de la misma empresa o no, para llegar más rápido a un paradero con mayor número de usuarios-.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> (D.S. 055-81 PC) En El otro Sendero De Soto, 1984 p116, 139-140

<sup>28</sup> “En la práctica, “chantarse” supone robarle minutos a la unidad que está tras uno y “corretear” es una competencia entre dos unidades, durante la cual ninguna de las dos tienen minutos propios (muchos optan

Los conductores justifican ciertas conductas antirreglamentarias, como sobrecargar su unidad de pasajeros o ejecutar maniobras peligrosas, porque esta es su forma de ganarse el sustento diario. Para Sandoval (2011: 122-123) los pasajeros nos beneficiamos de un bien público que es una ruta, pero este sistema está explotando a los trabajadores. Por ello, los dos modelos económicos –el del Estado y el de los transportistas- no son compatibles para coexistir más tiempo.

El mismo servicio que se brinda carece de reglamentación en determinadas áreas, lo que atenta contra la vida y la salud. Por ejemplo, las combis están diseñadas para llevar catorce pasajeros pero suelen transportar hasta 28 personas, la mitad de ellas van paradas, apretadas e incómodas, pagando todas el mismo precio (Melo, 2010:67) . Por otro lado, a las cústeres suelen subir ambulantes a vender diversos productos. Otra circunstancia es que las combis y cústeres establecieron sus rutas en las zonas periféricas que no tenían ningún tipo de señalización, por lo que cada trayecto tiene sus propios paraderos a lo largo de la ruta y muchos de estos se han establecido por su potencialidad para recoger más pasajeros. Es por esto que es usual que los pasajeros también quieran subir o bajar en cualquier parte, generando así congestión y desorden.

Por último, si bien se supone que existe un consenso sobre las tarifas del transporte público, que varían de S/0,90 (US\$0,33) a S/1,60 (US\$0,58), estas son elevadas cuando se comparan con las de Santiago de Chile y Buenos Aires, sistemas que ofrecen mejor nivel de servicio, con flotas con 5 años de antigüedad y tarifas medias de US\$0,35 y US\$0,50 respectivamente (BID, 2003: 19). En Lima algunas unidades tienen un tarifario visible pero este no corresponde con la realidad. Además la tarifa tiende a cambiar sin previo aviso, justificada por el alza del combustible o la imposición del cobrador.

Así, los precios en realidad se establecen por la distancia y el tiempo de los tramos que se recorren y que varía de pasajero a pasajero, que van desde S/.0.50 a S/.2.50 nuevos soles en la zona urbana. Esto mismo pasa con el medio pasaje y el pasaje escolar que puede incrementarse según el destino final del usuario. Cabe señalar que los

---

por “corretear” a vehículos que se han estado “chantando”, es decir que les han robado minutos)” (Bielich, 2010: 18-19)

incrementos en las tarifas no superan el 10% pero su constante negociación genera un maltrato entre ambas partes y una incertidumbre en el presupuesto general del pasajero.

## RUTAS

Como se mencionó al principio, las rutas son el bien máspreciado de los transportistas formales pues a través de ellas se genera trabajo y dinero. Es la razón por la que los transportistas informales las invadían y se apropiaban de ellas. Sin embargo, en un período inicial estos incluso las creaban, al establecer los caminos de acceso a los asentamientos humanos e identificar los puntos de mayor concentración de pasajeros y sus desplazamientos más usados.

Esta invasión, sumada a la liberalización del transporte producida en el gobierno de Fujimori, originó el excesivo crecimiento de las rutas y unidades vehiculares. El resultado fue una sobreoferta del transporte público y la consiguiente competencia por los pasajeros. Esta situación tiene como consecuencia directa una reducción de la calidad y seguridad del servicio de transporte urbano, así como la contaminación del medio ambiente, la cual no se soluciona por una estructura institucional débil y una regulación insuficiente que no se cumple ni exige (Defensoría del Pueblo, 2008: 60).

En 1993, mediante el Decreto de Alcaldía N° 054-93-MML, la Municipalidad Metropolitana de Lima aprobó el Plan Regulador en la jurisdicción de Lima, es decir la organización de las rutas en las que se presta el servicio de transporte urbano en la ciudad de Lima. Sin embargo, solo el 70% de las rutas formales circula con autorización del municipio limeño, mientras que las demás tienen autorización de los municipios vecinos de Huarochirí y Callao, otorgadas sin coordinar con Lima (Defensoría del Pueblo: 2008:11). Es así que el 90% de las rutas otorgadas por la Municipalidad de Lima está conformada por concesionarios que usan la titularidad de las rutas para subcontratar vehículos y estos a su vez choferes y cobradores.

En el 2008 existían 467 rutas de transporte<sup>29</sup> y en 2010 eran 519 rutas autorizadas.<sup>30</sup> La flota de vehículos que cubre estas rutas está dividida entre 307 empresas que tienen 3631 ómnibus, 10962 microbuses y 11281 camionetas rurales (combi). En la gestión de Susana Villarán son 402 rutas que tiene actualmente nuestra capital (sin incluir las del Callao) (Publimetro, 2014). Los ómnibus que tienen capacidad para más pasajeros son los que menos unidades tienen y las combis que pueden transportar cómodamente solo a catorce personas son las que más están en las calles de Lima. Además, 188 empresas tienen una flota constituida solo por combis y 235, al menos cuentan, con una combi en su flota. Con ese parque automotor, el 2010 se cubrían los más de 9 millones de viajes en transporte público hechos diariamente por los limeños (Defensoría del Pueblo, 2008: 72).

El sistema de rutas actual está definido en base al recaudo del titular y no sobre las necesidades de los pasajeros. Estas van por toda la ciudad, “todas las rutas llevan de todos los orígenes a todos los destinos” y son conocidas como *rutas tallarín*<sup>31</sup>. En promedio, el transporte público lo realizan 34 mil vehículos de poca capacidad y sería más efectivo usar vehículos con mayor capacidad para reducir el número de unidades y así también disminuir la congestión y el tráfico (FONAM; 2010: 13).

## PROBLEMAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Las necesidades de transporte de los habitantes de Lima generan 11 millones de viajes diarios, provocando congestión en avenidas principales la mayor parte del día, prolongando innecesariamente el tiempo de traslado. Desde los conos sur y norte el tiempo de viaje no suele ser menor a las dos horas, lo que produce pérdidas en horas hombre y en combustible. A su vez existe un elevado número de accidentes de tránsito, los cuales ocasionan un promedio de tres muertes por día, sumado a alarmantes niveles de contaminación atmosférica, lo que ya se considera un problema de salud pública (BID, 2003:1).

---

<sup>29</sup> Oficio N° 1324-2008-MML/GTU, de fecha 01.10.08 (Defensoría del Pueblo, 2008: 61).

<sup>30</sup> (Melo, 2010:68).

<sup>31</sup> Hace referencia a las largas rutas que recorren la ciudad, creando caminos repetidos y sobre posición de rutas. En VENERO, Paloma. 2011 M.A. Entrevista del 07 de noviembre a Mariana Alegre.

En nuestra capital, los buses son el medio de transporte público más usado y eso ha permitido a los operadores de rutas (no el dueño del bus, no el chofer, no el cobrador sino el jefe de la empresa) un poder sobre el desplazamiento de la población. Como ya explicamos, el comportamiento que tienen y el manejar mal es consecuencia de un sistema que los “obliga” a “la guerra del centavo” donde la captura del pasajero es lo único que importa, a como dé lugar. Además, nuestro sistema de transporte público está entre los de menor calidad de la región y su ineficiencia afecta sobre todo a las personas de menos recursos.

Sin embargo, según Mariana Alegre, coordinadora general de Lima Cómo Vamos<sup>32</sup> a pesar de todos los problemas que presenta el sistema este es eficiente: “los lleva de forma rápida pero no implica trasbordos y hay muchísima cobertura a todos lados, y hay posibilidad de hacer recambios, también tienes muchísima frecuencia puedes tomar un bus a cualquier hora en cualquier lado.”

Sin dejar de lado este comentario y teniendo en cuenta este comentario y siendo parte de los usuarios de este sistema podemos identificar varios de los problemas que tiene el tránsito en Lima. En este apartado haremos un resumen de los más importantes, reconocidos por varios autores y encuestas. Entre ellos podemos citar: el sistema de combis, los accidentes de tránsito, la falta de una autoridad única, el tiempo que se invierte y pierde en desplazarse y la contaminación que genera.<sup>33</sup>

Es así que según Protzel (2011:190), después de la inseguridad ciudadana el tráfico vehicular ocupa el segundo lugar entre lo que más desagrada de la capital peruana. Esta percepción es del 36% en los niveles socioeconómicos altos y poco menos de la mitad en los niveles D y E. El problema no solo afecta a la ciudadanía en su rutina diaria sino que puede incitar a la adquisición de un auto propio, como sucede en la actualidad, lo que a su vez incrementa la congestión vehicular.

Además según el IOP (2010) solo el 14% está satisfecho con el transporte público y es más del 55% que usa este medio de transporte. A su vez un 60% lo considera un

---

<sup>32</sup> VENERO, Paloma. 2011 M.A. Entrevista del 07 de noviembre a Mariana Alegre.

<sup>33</sup> (IOP, 2010), (Malo, 2011:92). (Bielich,201:14) y (Protzel, 2011:190,195).

servicio muy malo o malo, especialmente a las cústeres o combis usadas por el 69%, más de dos tercios de la población, obteniendo un 67% de reprobación. Por estas razones el primer problema a identificar es el sistema de combis y cústeres.

### **Las combis y cústeres**

Como ya se mencionó, la informalidad y la invasión de rutas son los primeros antecedentes del servicio prestado por estas unidades, que se incrementaron a partir del año 91. Por eso es importante mencionar que a partir de estas condiciones derivan las malas prácticas actuales de los choferes de estos vehículos, debido a la sobreoferta existente y la competencia que se genera.

Esto sin justificar que, según el IOP (2010), hay una alta crítica a los choferes por realizar maniobras riesgosas (54%), manejan a una velocidad imprudente (53%), no respetan el semáforo (10%), la forma irrespetuosa e irresponsable de manejar (52%), falta de respeto a las leyes de tránsito (41%) y la antigüedad de unidades (24%). Por lo que estos defectos en el servicio del transporte público han sido reconocidos como causantes del caos vehicular (52%), del estrés y mal humor (58%). Pero a pesar de todo, siguen siendo los vehículos preferidos para transportarse sobrellevando su incomodidad, tener muchas unidades viejas, dar un mal servicio, ser poco higiénicos y la inseguridad vial que representan.

### **Innumerables accidentes de tránsito**

El sistema público no solo ocasiona caos y desorden sino también tragedia. Los accidentes de tránsito son uno de los problemas más graves que genera debido a la imprudencia y la falta de respeto a las normas de parte de los choferes. En la ciudad capital es lamentable que cada día haya al menos un muerto por un accidente de tránsito. Sin embargo, se pueden encontrar cifras más escalofriantes, cada 24 horas mueren 10 personas por accidentes de tránsito (Melo, 2010:68). Y los causantes de estos son los vehículos de transporte público (58%) siendo responsables de los muertos y heridos por accidentes de tránsito (69%) (Rodríguez y Townsend, 2006: 4).

Durante los últimos diez años se han registrado en el Perú más de 840 mil accidentes de tránsito, entre fatales y no fatales, mostrando una tasa de crecimiento promedio cercana al 3.7% anual. Durante el año 2007 murieron 653 personas y 24 730 fueron heridas por accidentes de tránsito, lo que representó el 50.4% de casos de todo el Perú. En Lima, en el 2013 hubo 54 mil accidentes de tránsito. Los accidentes fatales se producen en su mayoría en las vías periféricas de la ciudad, Lima Norte, Sur y Este. Entre las dos causas más importantes figuran el exceso de velocidad e imprudencia del conductor, las cuales sólo en el 2013 representaron más del 60% del total de los accidentes de tránsito a nivel nacional. Otras de las causas son la ebriedad del conductor, la imprudencia del peatón y el desacato de señales. Según un estudio del Centro de Investigación y de Asesoría del Transporte Terrestre (CIDATT), cuatro de cada diez accidentes fatales son ocasionados por vehículos de transporte público.<sup>34</sup>

En general, la responsabilidad recae en los ciudadanos ya sean choferes o peatones. A nivel nacional casi el 80% de los muertos son peatones. En Lima son 20 mil lesionados por año en accidentes de tránsito y más de 450 las muertes anuales, especialmente de hombres. Esto se agrava al saber que estas cifras son casi el doble del resto de la región andina<sup>35</sup>.

### **Necesidad de una autoridad única**

Según la Ordenanza 812 del Reglamento de Organización y Funciones de la Estructura Orgánica de la MML, publicada en setiembre del 2005, existen diferentes entidades que realizan funciones relacionadas con el servicio de transporte urbano.<sup>36</sup> Esta pluralidad de entidades y el cruce de responsabilidades, complica el desarrollo correcto de las políticas y gestiones de transporte. Además, genera una desorientación en la población sobre a quién se debe quejar y quién finalmente va a responder sus reclamos. Por lo cual, es usual que sean los medios de comunicación los que den a conocer los casos de falencias, injusticias e irresponsabilidades tanto de peatones, choferes y policías.

---

<sup>34</sup> (AVIACTRAN, 2014: 5, 9, 34-35) y (Defensoría del Pueblo, 2008: 176).

<sup>35</sup> (IOP, 2010) y (MALO, 2011: 92)

<sup>36</sup> (Defensoría del Pueblo, 2008: 163)

De Soto (1984:139) nos recuerda que este problema no es reciente, ya entre 1926 y 1984 se cambió más de diez veces al encargado del problema de transporte. En la actualidad, las autoridades encargadas del tema de transporte, son el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en su área de Transporte Terrestre; los gobiernos regionales, las municipalidades provinciales, en su Gerencia de Transporte Urbano; las municipalidades distritales, la Policía Nacional de Tránsito y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía (Sutran). A nivel de Lima se agregan el Servicio de Administración Tributaria (SAT), Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (AATE), Protransporte y los Juzgados de tránsito.

A esta larga lista de entidades que se encargan del sector transporte hay que sumarle la rivalidad entre las Gerencias de Transporte Urbano de Lima y del Callao por ofrecer las autorizaciones de rutas, los permisos para los taxis, y poner trabas para eliminar las empresas que acumulan miles de soles en papeletas y causan cientos de accidentes fatales de tránsito. Esta falta de institucionalidad es uno de los aspectos básicos que se debe solucionar para que la gestión y organización del transporte tenga un papel claro en el Estado. Es por eso que varias entidades y expertos en el tema aseguran que una sola autoridad sería un primer paso y haría más eficiente el sistema, el control y la fiscalización.

### **El transporte también contamina**

El 2014, en cifras dadas por la Organización Mundial de la Salud (OMS), Lima supera los estándares máximos de concentración de contaminantes ambientales en su aire y es la ciudad más contaminada de América Latina. Cabe destacar que la principal fuente de contaminación son los vehículos de uso individual, más que los de uso público<sup>37</sup>, aunque según la encuesta realizada por IOP (2010) el 95% cree que el servicio de transporte contamina el ambiente. Por su parte, el Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina (2007) señalaba que la ciudad de Lima recibía diariamente 12 mil

---

<sup>37</sup> OMS: Lima tiene el aire más contaminado de Latinoamérica. En Actualidad Ambiental. Publicado 7 de mayo del 2014. Consultado 2 de junio de 2014 (<http://www.actualidadambiental.pe/?p=22655>)

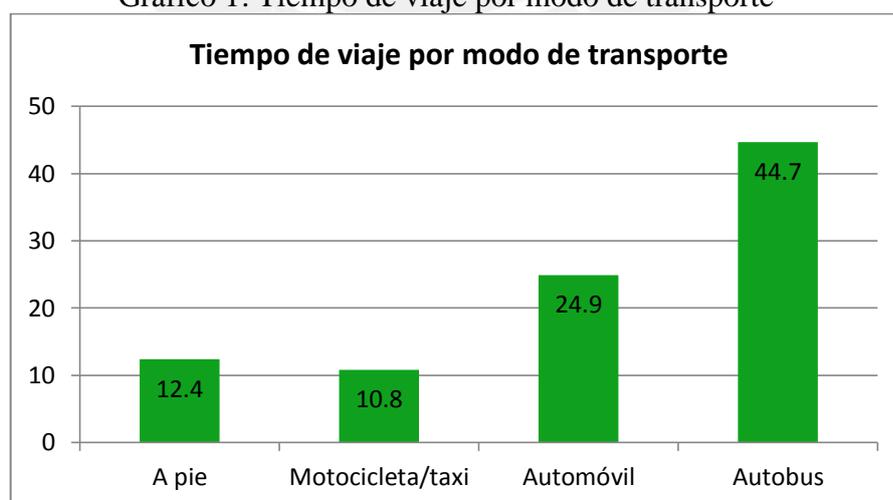
toneladas de CO<sub>2</sub> en el aire.<sup>38</sup> Esto sumado al parque automotor con una edad promedio de 20 años de antigüedad está ocasionando una aceleración de la degradación ambiental y podría ser un problema de salud pública (BID, 2003:3).

### Menos tiempo, más tráfico

Dentro de los problemas mencionados está el tiempo que se utiliza para transportarse, el que suele ser largo, pesado e incómodo, más si uno no logró coger un asiento en la combi o cúster que tomó. Los capitalinos se demoran, según los cálculos de Luz Ámbar, un promedio de 3 horas diarias en transportarse, 18 horas a la semana, 75,6 horas al mes, 936 horas al año. Un limeño, en promedio, anualmente se pasa 39 días en una combi o un ómnibus y pierde siete días al año por el tráfico.<sup>39</sup>

El problema afecta a toda la población ya sea en auto propio o en el transporte público porque se congestiona la vía y nadie puede avanzar. Es por esto que las personas de menores recursos tardan más en llegar a su centro de labores o estudios (44%) que las de mayores recursos, por el medio de transporte elegido y las largas rutas que deben hacer, ya sea con varios trasbordos o en transporte público, mientras los otros pueden tomar un taxi o ir en su auto propio (Calmet y Capurro, 2011:79).

Gráfico 1: Tiempo de viaje por modo de transporte<sup>40</sup>



<sup>38</sup> (IOP,2010) y (Malo, 2013:92).

<sup>39</sup> (Melo, 2010:75) y (AVIACTAN, 2014:5).

<sup>40</sup> Gráfico 5. Tiempo de viaje por modo de transporte en Lima. Fuente Estudio OD Lima Callao,2004 En Análisis de movilidad urbana. (Alcántara, 2010: 88)

## ANTECEDENTES DEL METROPOLITANO

En julio de 1967 se inauguró la Vía Expresa del Paseo de la República, más conocida como el “zanjón”. La obra fue ejecutada por el alcalde de Lima Luis Bedoya Reyes y por su berma central circulaban los ómnibus articulados de ENATRU en la berma central. En 1970, Eduardo Dibós Chappuis impulsó la construcción del circuito de Playas de la Costa Verde. Luego hubo una ausencia de proyectos para el sector transporte hasta 1990 cuando Ricardo Belmont ejecutó el intercambio vial sur y norte, la Avenida Universitaria y el Trébol de la avenida Javier Prado (Gutiérrez en La República, 2013). Sin embargo, han sido los tres últimos alcaldes las figuras claves para el desarrollo y cambios del sistema de rutas viales en Lima.

## EL TREN ELECTRICO

El proyecto de "Metro Lima" o más conocido como Tren Eléctrico fue la propuesta de transporte masivo más importante de la época del gobierno de Alan García. Este se inició hace 25 años llegando a construirse 9,2 km, los que atravesaban los distritos de Villa El Salvador, Villa María del Triunfo y San Juan de Miraflores a través de la hoy conocida Línea 1. El tren llegó a tener 30 vagones y 7 estaciones pero no pudo funcionar debido a que su extensión y la ausencia de demanda lo hacían comercialmente viable. Además, las sospechas de corrupción en la obra -con una inversión de 226 millones de dólares donados por Italia- y la crisis económica por la inflación que afectaba el país dejaron la obra suspendida (Santolalla en La República, 2011).

Este sistema fue retomado el 2009, durante el segundo gobierno de García, para concluir con el tramo I hasta la Av. Grau, construyendo una vía de 21,48 km, con 16 estaciones que atraviesan además Santiago de Surco, Surquillo, San Borja, La Victoria y el Cercado de Lima. Así, la Línea 1 se inauguró el 11 de julio de 2011 y llegó a su plena operatividad en el 2012. El inicio de la operación comercial del tramo II fue el 25 de julio del 2014 que cuenta con 10 estaciones desde Villa el Salvador hasta San Juan de Lurigancho, completando así la Línea 1 llegando a tener 34,6 km y 26 estaciones.

En la actualidad, ya está concesionada la construcción de la Línea 2 del Metro de Lima, que irá desde Ate hasta el puerto del Callao, utilizando 35 kilómetros de vías que deberían estar listas para 2016. Esta obra muestra que se pueden retomar la gestión y política pública en el transporte.

Esta obra que se proyectaba como la solución al tráfico que se formaba en las principales calles de Lima en los 80, hoy es parte de la Reforma del Transporte que busca desarrollar un sistema integrado, para lo cual deben construirse aún cuatro líneas faltantes y lograr tener una tarjeta única para acceder tanto al Metro de Lima como al Metropolitano.

### **Gestión de Andrade**

En la gestión del recordado alcalde se lograron muchos progresos contra la informalidad ambulatoria. En lo que refiere al transporte, Alberto Andrade realizó la Vía Expresa de Javier Prado que permitía el paso de más de 120 vehículos por minuto, reduciendo a un quinto el tiempo de tránsito en dicha vía. Además, aseguró que de ser reelegido inauguraría el Lima Bus, sistema de transporte masivo para la población (Acceso Perú, 2010). Sin embargo, perdió ante Luis Castañeda Lossio quien proponía la construcción de un tren que no llegó a realizar. Este último en su segundo periodo construyó el sistema de buses planteado por Andrade bajo el nombre de Metropolitano.

### **Gestión de Castañeda**

Como mencionamos, la idea del Metropolitano fue primero propuesta por Alberto Andrade bajo el nombre de Lima Bus. Luis Castañeda no planeaba llevarla a cabo aunque esta ya contaba con el presupuesto que otorgaría el Banco Mundial, institución que estudió el proyecto desde el 2002 junto con Protransporte, entidad que se haría cargo de la obra.

Según la ex regidora Marisa Glave, “Castañeda entra en el 2003 y el Metropolitano duerme [...] en realidad el objetivo de Castañeda es sacar el tren. [Al darse cuenta que

no podría] empieza a ver con buenos ojos al Metropolitano. Entre el 2006 y finales del 2007 empieza el proceso de construcción, hacen un rediseño del sistema y deciden cambiar lo que ya había sido diseñado para Lima Bus. El nuevo sistema del Metropolitano constituye un cambio de infraestructura muy grande que es la Estación Central que no estaba contemplada inicialmente”.<sup>41</sup>

En la encuesta del IOP (2010) la gestión del ex alcalde Castañeda relacionada con la solución de transporte público en Lima es considerada buena en un 34%, sobre todo por los niveles socioeconómicos D y E (38%) y mala en un 25%, con una mayoría de los niveles socioeconómicos A y B (35%). Sin embargo, para el congresista Virgilio Acuña “Esta obra de Lucho Castañeda, un transporte que piensa en las mayorías, es quizá la obra que de manera más evidente manifiesta su empuje solidario. En menos de tres meses de funcionamiento se hace necesario reforzar la flota, se están encargado 25 buses más para atender a las 1,600 personas que se transportan cada hora de una manera rápida, económica, confortable y segura y es por ello que sus adversarios políticos tratan de atacarlo inventado escándalos.” (Acuña, 2010)

## INICIOS DEL METROPOLITANO

### Protransporte

En marzo del 2002 se creó el "Proyecto Especial de Preparación del Plan de Inversiones para el Transporte Metropolitano de Lima" más conocido como Protransporte de Lima. Esta entidad cuenta con autonomía económica y administrativa pero es dependiente de la Municipalidad de Lima. Su objetivo principal era preparar el Plan de Inversiones para el transporte metropolitano de Lima, a fin de hacerlo rápido e integrado y asegurando el incremento de la calidad de vida con una solución eficiente y sustentable para la implantación de un Sistema Integrado de Transporte Urbano para Lima Metropolitana (SITUP)<sup>42</sup>

<sup>41</sup> VENERO, Paloma. 2012 *M.G.* Entrevista del 02 de abril a Marisa Glave

<sup>42</sup> Protransporte: Introducción y Directorio. - CIDATT. 2012 (BID, 2003: Anexo 1, 1)

Esta entidad se encarga de la implementación, ejecución, y operación de los estudios, proyectos y actividades vinculados a los corredores segregados de alta capacidad para transporte público de pasajeros de Lima. Además, se responsabiliza por el otorgamiento de las autorizaciones y de normar y regular a las empresas que prestan el servicio, estas últimas funciones las comparte con la GTU.<sup>43</sup> A su vez es parte del Comité de Transporte Metropolitano de Lima (TRANSMET), creado en febrero del 2003, junto a la Gerencia de Transporte Urbano (GTU), Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (AATE), el Instituto Metropolitano de Planificación (IMP), el Fondo Metropolitano de Inversiones (INVERMET), la Empresa Municipal Administradora del Peaje de Lima (EMAPE).

Sin embargo, la creación oficial del Instituto Metropolitano Protransporte de Lima (Protransporte), fue en noviembre del 2004 por la Ordenanza Municipal N° 732 con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, técnica, económica, presupuestaria y financiera, encargado de todos los aspectos referidos a la planificación, implementación, administración y mantenimiento del Sistema de Corredores Segregados de Buses de Alta Capacidad (COSAC), incluyendo su infraestructura.<sup>44</sup>

### **Plan y proceso de desarrollo**

A finales del 2003 se aprueba el endeudamiento de la MML con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), garantizado por el Gobierno Central, por US\$ 45 millones, con el fin de financiar parcialmente el Programa de Transporte Urbano de Lima Metropolitana (PTUL) - Subsistema Norte Sur. Los riesgos que se identifican están asociados a la informalidad de los operadores que serán afectados, la poca capacidad de los operadores de participar en las concesiones y hacer las inversiones, las carencias técnicas e institucionales de la MML para regular, operar y fiscalizar los servicios, entre otros.<sup>45</sup>

---

<sup>43</sup>IDEM

<sup>44</sup> (Defensoría del Pueblo, 2008: 164) y Protransporte: Introducción y Directorio. CIDATT.2012.

<sup>45</sup> Decreto Supremo N194-2003-EF. En El Peruano, pag 258625. y (BID, 2003:36).

A través de esta entidad, en julio del 2004, la MML solicita un préstamo al Banco Mundial y suscribe un contrato con el Banco Interamericano de Desarrollo para ejecutar la primera etapa del COSAC I y hace extensiva la invitación a las empresas interesadas en participar en el proceso de selección para el servicio de supervisión de la elaboración de estudios finales y la ejecución de la obra: Corredor Sur (Vía Expresa, Av. Bolognesi, Escuela Militar, Prolongación Paseo de la República).<sup>46</sup>

Según el plan original, el Programa de Transporte Urbano de Lima Metropolitana (PTUL) - Subsistema Norte Sur comenzaría técnicamente en el segundo semestre del 2003, con la construcción del cruce a desnivel en la Plaza Grau, en centro de la ciudad, que sería totalmente financiado por la MML. Las obras del corredor troncal se dividirían en etapas constructivas, que comenzarían en septiembre del 2004 y finalizarían en junio de 2006. Por su parte las etapas de operación del sistema empezarán en mayo de 2005 y durante 4 meses, entrarían en operación provisoria los 9,2 km de la Vía Expresa. Luego, en septiembre del 2005, se daría inicio a la operación del tramo sur (de la Plaza Grau, al terminal Chorrillos, al sur, utilizando la Vía Expresa, 15,6 km total) y en mayo del 2006 estaría la extensión del corredor hasta la Plaza Castilla, cruzando el centro (5,6 km); por último en junio del 2006 se daría la entrada en operación plena del sistema Norte –Sur (BID, 2003: 13).

A mediados del 2005, el proyecto no había empezado su construcción ni la ampliación en la Plaza Grau y contaba con una calificación de “riesgoso” tanto del BID como del BM, no obstante, en mayo del 2007 es calificado como de “razonable desarrollo”, tras la evaluación de la Supervisión Técnica del BIRF realizada en marzo del 2007.<sup>47</sup>

Como señala Alberto AChing, presidente ejecutivo y del Directorio de Protransporte "La elaboración y culminación de casi todos los expedientes técnicos definitivos necesarios por el COSAC I-Metropolitano, los que en su mayoría cuentan con las No Objeciones de los Bancos financieros, ha permitido convocar las licitaciones de obras y

---

<sup>46</sup>Noticia en UN Development Business Online.CIDATT. 2012.

<sup>47</sup>Datos extraídos de la Carta de Renuncia del presidente del Directorio y presidente ejecutivo de Protransporte Alberto Aching, 25 de mayo del 2007. Documento facilitado por CIDATT. Consultado el 2 de abril de 2012.

supervisión en estricto cumplimiento del cronograma establecido por actividad. Con ello, venimos alcanzando el objetivo propuesto por usted de iniciar la operación del COSAC I Metropolitano en noviembre 2008." (Aching, 2007) <sup>48</sup>

Como se puede apreciar en los párrafos anteriores, el inicio del Metropolitano se pospuso más de una vez, incluso antes de ser conocido por la ciudadanía y la prensa. Esto aparentemente por temas técnicos y de presupuesto. Sin embargo, es necesario reconocer el trabajo técnico, administrativo y legal previo que implica realizar un proyecto de la envergadura del Metropolitano. Asimismo, debemos indicar que esta tesis se enfoca en la última parte de la etapa de la construcción de la troncal 1. Es por eso que la primera fecha que se analiza se enmarca en los simulacros de cierre de la Vía Expresa, donde luego se llevarán a cabo las obras, con retrasos de hasta 3 años, que según vemos en los estudios previos no debieron demorar tanto y no han sido justificados.

Aunque hay tentativas de respuestas, según Nicolás Rodríguez y Augusto Townsend "... la demora tendría que ver con los problemas de construir a gran escala en el centro histórico de Lima. Además de la maraña de cables y tuberías de servicios públicos encontradas en la que sería su Estación Central [...] también habría que considerar el hallazgo de restos arqueológicos en las inmediaciones de la avenida Grau. [...] Algunas empresas de transportistas señalan más bien, que el retraso se debería a cálculos políticos y a la preocupación de la MML de paralizar vías importantes de la ciudad para empezar a construir." (Rodríguez y Townsend, 2006:4).

De la misma forma, en el PTUL se consideran como posibles impactos negativos el aumento del nivel de ruidos, limitaciones en la circulación peatonal y de vehículos, interrupción de servicios y afectación del comercio ambulatorio. Sin embargo, pone en sobre aviso que en la ruta prevista "no se requerirán expropiaciones y no resultarán en afectaciones directas al patrimonio histórico y arqueológico" (BID, 2003: RE7). Por lo que contradeciría el supuesto hallazgo de restos arqueológicos encontrados.

---

<sup>48</sup> Cita de la carta de Renuncia de Aching ídem.

## METROPOLITANO

El Metropolitano constituye un hito para Lima, pues supone el retorno objetivo de la gestión urbana del sector público a manos del Estado al transporte público, luego de veinte años de ausencia (Vega Centeno, 2012: 12). Este es el Primer Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima (PTUL) que está compuesto por 9 corredores viales, el primero, y hasta ahora el único en operación, es el COSAC I (Metropolitano, 2013). Esta troncal conecta 16 distritos de la ciudad de Lima a través de 35 Estaciones Intermedias que unen Lima Sur y Lima Norte (de Chorrillos a Comas). En este corredor operan buses articulados de alta capacidad que funcionan con gas natural en un corredor exclusivo en la Vía Expresa del Paseo de la República.

El Metropolitano cumple su recorrido usando dos tipos de buses: los articulados para la ruta troncal y los alimentadores. Los primeros tienen 18 metros de longitud y cuentan con una capacidad para 160 personas, espacios para personas con discapacidad, coches de niños y sillas de ruedas y un sistema de sonido que avisa cuando se abren y cierran las puertas. Los buses alimentadores son vehículos convencionales que acercan a los usuarios a la troncal y son de dos tipos: los amarillos, de 12 metros y con capacidad para 80 pasajeros, que van por la ruta alimentadora sur y; los naranja, de 8.5 metros y con capacidad para 40 personas, éstos circulan por las rutas alimentadoras norte y sur. Dichos buses alimentadores cuentan con un lector electrónico para el pago de pasaje, GPS, un sistema de conteo de pasajeros y espacios para personas con discapacidad. (Metropolitano, 2013).

La vía que recorre el Metropolitano tiene 26 km desde el parque Sinchi Roca en Comas hasta la Avenida Matellini en Chorrillos y usa 300 buses distribuidos en dos servicios: regular y expreso. Las rutas alimentadoras del norte son 17 y las del sur son 4 (Metropolitano, 2013), que recorren aproximadamente 47 km (Defensoría del Pueblo, 2008: 67).

Según los estudios, el Metropolitano atenderá cerca de 630.000 pasajeros por día; 36% corresponde a la demanda que utilizará solamente las rutas troncales, 31% las rutas de

alimentación y 34% utilizará ambas. En las horas punta, mañana y tarde, serían 42 mil y 38 mil pasajeros y en el resto del día –hora valle- la estimación era de 22 mil pasajeros por hora.<sup>49</sup> En la gestión de Castañeda se llegaba a 200 mil pasajeros, Villarán llegó a 463 mil en julio de 2012 (Municipalidad de Lima, 2012)

Según la ex regidora municipal Marisa Glave<sup>50</sup>, la elección de esta ruta se debió a que es el corredor que tiene más cantidad de tráfico concentrado. El BID (2003) consideraba, además, que los conos de esa zona tienen 3,5 millones de habitantes y de ellos el 60% tienen ingresos per cápita menores a US\$75 por mes. Asimismo, la regidora asegura que, en la gestión de Castañeda Lossio, la flota del Metropolitano se conformó con capital extranjero, colombiano y español principalmente, lo cual causó molestia y resistencia entre los transportistas peruanos. Ya durante la administración de Villarán se vieron en la necesidad de crear consorcios de transportistas peruanos a fin de también integrarlos en el sistema, sobre todo ante la necesidad de más unidades.

En el BID (2003) se previó que la ejecución de la obra demoraría 48 meses,<sup>51</sup> cuatro años, por lo que el Metropolitano debía estar en operaciones en el 2007. El ex alcalde Castañeda aseguró que estaría en el 2006, pero no fue hasta julio del 2010 que se inauguró y empezó sus operaciones pagadas.

En el Resumen Ejecutivo del PTUL del 2003 se prevé un total de presupuesto inicial de US\$124,4 millones repartidos entre el financiamiento del Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo y la Municipalidad Metropolitana de Lima (BID, 2013: 16). Por su parte, la Defensoría del Pueblo registra en su informe US\$ 260 millones como el monto de la inversión necesaria, pero asegura que Proinversión estimó US\$ 363 millones (Defensoría del Pueblo, 2008: 71). Esto demostraría la presencia de un incremento de los precios debido al mismo retraso de la obra, pero según la ex regidora

---

<sup>49</sup>United Nations Development Business (UNDB) Procurement Notice Print Edition: Issue N° 609. Posted Online: 4 June 2003. Documento Facilitado por CIDATT 2011. Consultado el 2 abril de 2012 y Programa de Transporte Urbano de Lima Metropolitana Subsistema Norte-Sur PTUL Propuesta de Préstamo. BID, 2003.

<sup>50</sup> VENERO, Paloma. 2012 M.G. Entrevista del 02 de abril a Marisa Glave.

<sup>51</sup> (BID, 2003) y (Vega Centeno, 2012: 16).

Marisa Glave<sup>52</sup> recién en el 2006 Castañeda “ve con buenos ojos” al Metropolitano y es a finales del 2007 que se inicia el proceso de construcción pero con una modificación:

“Hacen un rediseño del sistema y deciden cambiar lo que ya había sido diseñado para Lima Bus y el nuevo sistema del Metropolitano constituye un cambio de infraestructura muy grande que es la Estación Central que no estaba contemplada inicialmente. Lo que genera una importante elevación del presupuesto, pasó a 400 millones de dólares americanos aproximadamente y luego se salta a 600 millones más o menos, luego de eso hay una segunda modificación presupuestal en 2008. [...] porque quería pasar de 600 millones a casi 800 millones de dólares americanos y además recortar el tramo que llegaba hasta Carabayllo. Eran 14 kilómetros menos y 200 millones más. La justificación fue crisis internacional y que el cemento costaba mucho más, los fierros también [...] luego se llega a un incremento] por encima de los 900 millones para hacer una modificación a los paraderos.”

Además, estaba previsto que el sistema fuese autosostenible a través de la tarifa que pagarían los usuarios, un aproximado de US\$ 0,40 del sistema integrado troncal-alimentador. Esta recaudación debía cubrir los gastos de los operadores de transporte, el sistema de recaudo, del agente fiduciario, de Protransporte como ente operador y potencialmente cubriría parte de los costos de mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura, además de alimentar un fondo de contingencia (BID, 2003: RE2).

Sin embargo, el tema de los costos no está integrado del todo, pues se paga una tarifa en el alimentador y otra en la troncal, pero esta no es completa, tiene un descuento. Sobre esto la Coordinadora de Lima Cómo Vamos, Mariana Alegre<sup>53</sup> asegura que “debería segmentarse la tarifa para favorecer a los que gastan casi la mitad de su dinero en moverse. Los que ganan 600 nuevos soles de canasta familiar [para] moverse de lunes a viernes gastan 43% de sus ingresos. Los que ganan más de 9000 nuevos soles gastan el 9% en moverse, mucho más en términos de cantidad, pero mucho menos en términos de porcentaje.”

---

<sup>52</sup> VENERO, Paloma. 2012 M.G. Entrevista del 02 de abril a Marisa Glave

<sup>53</sup> VENERO, Paloma. 2011 M.A. Entrevista del 07 de noviembre a Mariana Alegre

## Percepción sobre el Metropolitano

Desde su anuncio el Metropolitano causó expectativa, antes del inicio de sus operaciones el IOP de la Universidad Católica también consultó a la ciudadanía sobre este nuevo sistema de transporte masivo y 61% de los encuestados lo aprobaron y consideraron que podría solucionar el problema de transporte público en Lima, sobre todo de los niveles socioeconómicos A, B, D y E. Sin embargo, el 70% aseguró que lo utilizaría con poca frecuencia, casi nunca o nunca debido a la ruta que comprende. En el mismo sentido, los pasajeros (73%) estaban dispuestos a pagar más por un mejor servicio de transporte (IOP, 2010).

Este tema también ha sido considerado en las encuestas que realiza el Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos desde el 2010. Su uso ha tenido variaciones pero aún no es muy grande, en el 2010 no se registra como sistema de movilidad masiva, el 2011 fue un 4.6%, el 2012 un 1.1% y el 2013 3.0% (Lima Cómo Vamos, 2013) Se aprecia que el 2011 tuvo mayor uso tal vez por su novedad dado que está disminuyó aunque ahora se está recuperando, esto podría ser por la ampliación de alimentadores.

Este uso del Metropolitano está directamente relacionado con la calificación que los usuarios le dan al servicio en general, el 25.3% lo califica como muy bueno/bueno especialmente en el nivel socioeconómico A y B (33.3%), un 12.3% cree que es regular y un 5.5% lo considera muy malo/malo, y resalta que es también el nivel socioeconómico alto (A y B) el de mayor porcentaje negativo (8.3%).

## Ventajas, novedades, diferencias

El Metropolitano generó mucha interés en la sociedad porque prometía, o fue entendido así, solucionar el problema del tráfico y del transporte público en Lima. Estas expectativas se redujeron a medida que los retrasos se fueron haciendo constantes, y ahora ya en su 100% de operación no ha sido la solución al caos del transporte público pero sí un primer paso. Especialmente para el 8% de la población que lo usa, por eso,

vale la pena recordar que este servicio sí tiene ventajas ante el transporte público tradicional de las combis y cústeres.

Según la encuesta de Lima Cómo Vamos 2013, las características que se valoran del Metropolitano son la rapidez (67.8%), puntualidad (7.7%), bajo costo (6.6%), limpieza (5.6%), comodidad (4.8%) y orden (4.8%). Según estas cifras, la mayoría de las personas que usan este servicio lo hacen por el ahorro de tiempo que les proporciona. Como veremos en el análisis de las Coyunturas Específicas, muchas personas lo suelen usar para realizar distancias largas, donde esta reducción de tiempo es más significativa y el precio se compensa. Esta se debe al carril exclusivo para su circulación, lo cual permite el descongestionamiento en las zonas que atravesara, con tal fin se implementó un plan de racionalización de rutas para evitar la competencia con combis y cústeres.

En los estudios previos a la implementación del Metropolitano, se ofreció la reducción significativa de la flota vehicular obsoleta mediante el “plan chatarreo” para retirar de circulación los vehículos con más de diez años de antigüedad. Asimismo se estandarizaría el uso de una tarjeta electrónica para el pago, se reduciría la contaminación atmosférica y auditiva, aunque de manera progresiva (BID, 2003: RE5).

Además esta implementación incluía una mejor circulación de peatones y ciclistas, mayor seguridad vial tanto para choferes como usuarios y la desaparición de la cultura combi, mediante la capacitación de choferes para aseguren el respeto a las normas de tránsito y sus derechos laborales Asimismo se contaría con un sistema de velocidad regulado que incluiría semáforos inteligentes y cámaras de vigilancia y personal de seguridad en las estaciones para intervenir ante cualquier incidencia (Metropolitano, 2013).

Muchos de estos beneficios no se han cumplido aún, debido a temas legales y sociales. Entre ellos podemos mencionar la racionalización de rutas que compiten con el Metropolitano, la capacitación de choferes y el incremento de cultura vial en los peatones que cruzan las pistas arriesgando sus vidas manteniendo de la cultura combi. Por otro lado, el uso de este servicio también ha mostrado fallas en su concepción como

la necesidad de ampliar las estaciones, la sobrecarga en estas y de los buses especialmente en las horas puntas, aspectos que paulatinamente tanto Protransporte como la MML trabajan para solucionar.

En el Programa de Transporte Urbano de Lima (PTUL) también se considera un aspecto más macro del ambiente urbano. Se plantea recuperar y valorizar los espacios públicos, mejorando las condiciones de circulación de peatones y vehículos no motorizados con la creación de más vías y espacios que los prioricen. Igualmente, se propone brindar mayor acceso y facilidades a las personas discapacitadas, de la tercera edad y a los niños mediante la implementación de ascensores y rampas. Por otra parte, se toma en cuenta a personas de bajos recursos para puestos de trabajo en este sistema (Metropolitano, 2013).

Sin embargo, es muy importante resaltar que este servicio de transporte masivo cambió el sistema laboral de los trabajadores del sistema público de transporte. Los conductores cuentan con empleo y sueldo fijo, trabajan 40 horas semanales y tienen días de descanso y sus beneficios por ley; asimismo, se diferencian por tener mayor respeto a las normas de tránsito y manejar a una velocidad controlada<sup>54</sup>, lo que constituye un cambio más grande. A nivel social se llevan a cabo campañas focalizadas en promover una actitud más responsable y respetuosa del prójimo y de las normas para el orden (Metropolitano, 2013), lo que ha generado un comportamiento distinto de los usuarios de este servicio, al menos cuando hacen uso del mismo. Esto representa un primer paso en la transformación del sistema de transporte público.

### **Pendientes del Metropolitano**

La implementación del Metropolitano es el primer paso de la reforma del transporte y por eso implica el costo social de cambiar la mentalidad de los ciudadanos y de los mismos servicios que se prestaban antes. Esto se refleja en dos aspectos: las deficiencias que se corrigen con el sistema en marcha y los pasos que se debieron tener listos antes del funcionamiento.

---

<sup>54</sup>(Melo, 2010: 4, 79) y (Vega Centeno, 2012: 19).

Sin dudas, el Metropolitano presenta fallas que no podían preverse o no se evidenciaron hasta ver el impacto y uso por parte de los usuarios. Aquí podemos enumerar, según la periodista Jackeline Fowks<sup>55</sup> que “ha habido accidentes de tránsito, los choferes han atropellado ciclistas, o se han chocado con otro carro [...] se nota que es un sistema en el que se malogra una cosita y todo se desestabiliza muy fácil. [...] funciona bien algunas horas, en las horas punta no. [...] pero esto no ha sido la solución a la gran cantidad de problemas de tránsito que hay en Lima, es un pedacito.”

Para la ex regidora municipal Marisa Glave<sup>56</sup>, este sistema tiene “grandes problemas, el primero es el proceso de implementación y construcción del sistema en sí y el segundo es el mecanismo de operación del Metropolitano. [...] Las fallas en el proceso de operación [se traspasaron de la gestión de Castañeda a la de Villarán y ahora] tienes otra gestión que está intentando resolver problemas que tienen que ver con unas muy malas bases de contratación y unos contratos que son realmente una vergüenza. Estas [son] fallas del fondo en el proceso de construcción. Tenemos el problema de diseño de paraderos, en un sistema que tiene que atender a 700 mil personas cuando no hay forma de hacer entrar a 700 mil personas en esos paraderos.”

El segundo punto se relaciona directamente con las personas afectadas al ser desplazadas del sector transporte, empresarios, choferes, cobradores. Por eso, el PTUL y la MML planearon y generaron puestos de trabajo y capacitaciones a choferes para que cambien de servicio. En el informe de la Defensoría del Pueblo se estima que la racionalización afectará a 10160 transportistas (Defensoría del Pueblo, 2008: 180). Esta medida incluye la salida de vehículos que para Sonia Melo (2010: 79) no ha sido clara por falta de acción del ex alcalde Castañeda:

“...tenemos un video de hace dos años de una conferencia del alcalde Luis Castañeda, quien dijo que antes de que empiece a operar el Metropolitano iban a salir 12 000 vehículos de circulación. En el 2009 ya no era esta cifra, sino se hablaba de 4500 vehículos.”

<sup>55</sup>VENERO, Paloma. 2011 J.F. Entrevista del 05 de noviembre a Jackeline Fowks.

<sup>56</sup>VENERO, Paloma. 2012 M.G. Entrevista del 02 de abril a Marisa Glave.

Tras los retrasos que se dieron en el inicio de las obras y de la operación del Metropolitano, la Defensoría del Pueblo en un informe sobre transporte dudaba sobre la cobertura necesaria de las rutas alimentadoras y complementarias para el 2009, año en el que se estimaba el inicio del funcionamiento del Metropolitano (Defensoría del Pueblo, 2008: 73). Igualmente en el Programa de Transporte Urbano de Lima se encuentran planes de construcción de ciclovías que también serían alimentadoras del troncal pero estos no se han materializado y son muy pocas las estaciones que cuentan con un espacio para el estacionamiento de bicicletas.

En la actualidad el Metropolitano y el Metro de Lima solo llegan a cubrir el 8% de la demanda de pasajeros que se trasladan diariamente en Lima. El primer sistema de buses articulados de nuestro país moviliza a 600 mil personas (5%) de la población limeña. Aunque los pasajeros que tardaban más de dos horas para recorrer de Comas a Chorrillo hoy lo hacen en una hora y 30 minutos como máximo (La República, 2014c).

### **GESTIÓN VILLARÁN: Reajustes y cambios**

Susana Villarán llegó al sillón municipal constituyéndose como la primera mujer elegida popularmente y poniendo, luego de 25 años, a la izquierda nuevamente en un cargo público. En su primer discurso aseguró que el transporte público y la seguridad ciudadana serían los mayores retos que enfrentaría. La alcaldesa, al contrario de su antecesor, tomó medidas impopulares en varios rubros pero especialmente en el transporte, donde decidió implementar una reforma que transformará el sistema que conocemos, en dichos términos. Estas medidas tuvieron la reacción de los afectados mediante repetidos paros de transportistas, que cada vez tuvieron menor convocatoria y un efecto reducido.

En la entrevista con la ex regidora Marisa Glave<sup>57</sup> nos señaló que se dio la Ordenanza 1538, la cual determinaba que la competencia de otros medios de transporte masivo con el Metropolitano no podía exceder de 20% de la ruta, con lo cual se racionalizaron

---

<sup>57</sup> VENERO, Paloma. 2012 M.G. Entrevista del 02 de abril a Marisa Glave.

hasta 50 rutas. La medida se complementó con el establecimiento del Euro IV como modelo de bus patrón, pues contamina 50 veces menos; y además se congeló la flota de buses, al prohibir el ingreso de nuevas combis (Protransporte, 2012). Además, aseguró que el paso dos era el chatarreo, “porque es la única forma de asegurarse que la combi ya no esté en la ciudad, porque si le quitas licencia de funcionamiento aquí, se va ir más allá”. Hay que mencionar que esta gestión implementó la participación de los inspectores de transporte que fiscalizan a los vehículos de transporte público pero no pueden sancionar sin la presencia de un policía.

También se cambió el tiempo de autorización a los dueños de ruta de 6 meses a 10 años para las empresas ganadoras de los concursos para los corredores viales. Además, se concertó con los transportistas pasar a los choferes y cobradores a planilla y que los propietarios sean accionistas de las empresas que participarían luego en las licitaciones y concesiones de los futuros corredores. Es decir, se trabajó para rediseñar todas las rutas de Lima, lo que lleva a ordenar frecuencias y paraderos e implementar el nuevo plan regulador de rutas. Así se podrían reducir los tiempos a la mitad en al menos 5 millones de viajes diarios, reducir en un tercio la contaminación ambiental y bajar a menos de un quinto los accidentes en los corredores principales (El Comercio, 2014a y La República, 2014c)

Con respecto al Metropolitano, la gestión de Susana Villarán complementó el servicio de Expresos, ampliando su recorrido e incrementando el número de servicios (3, 4, 5 y Super Expreso). En setiembre del 2011 se dieron los cambios en los recorridos de las rutas “A” y “C” (Metropolitano, 2013) para mejorar la cobertura, disminuir los intervalos de frecuencia entre buses, ambas rutas funcionarían de lunes a domingo todo el día. A finales del 2012 Protransporte incrementó el pasaje del Metropolitano, de S/1.50 a S/2.00. Esto se dio por parte de las empresas operadoras en contra de la posición de la MML (MML, 2012). A pesar de estas medidas, en el 2012 se pasó de 210 mil a 400 mil usuarios al día, casi duplicando el número de personas que usan el Metropolitano.<sup>58</sup>

---

<sup>58</sup> VENERO, Paloma. 2012 M.G. Entrevista del 02 de abril a Marisa Glave.

Una de las acciones más importantes de la Reforma del Transporte se produce en el 2013, pues tras la inauguración de la Línea 1 del Metro de Lima, el Metropolitano se conecta a esta vía en dos paraderos: Matellini y la Estación Central del Metropolitano con las estaciones Villa El Salvador y Gamarra del Metro de Lima. Este es el primer paso de la integración de los servicios de transporte (La República, 2013). Y este año se dio la ampliación de dos estaciones Canaval y Moreyra que alberga a 20 mil personas al día, donde se duplicó el espacio y se construyó una salida más (Perú21, 2014). La otra estación es Angamos y quedan otras pendientes: España, Quilca, El Milagro y Escuela Militar, Carlos Izaguirre, Pacífico, Independencia y Los Jazmines.

Además, por otro lado y como parte del plan de la Reforma del Transporte planteado por Susana Villarán, desde el primero de septiembre de 2014 se iniciaron las pruebas en blanco de lunes a viernes del Corredor Azul, que es el primero de cinco de su tipo, que establece un solo tipo de bus por la vía Tacna-Garcilaso-Arequipa, con paraderos establecidos y una frecuencia estimada de dos minutos. En sus primeros días recibió críticas por parte de la ciudadanía, debido a las largas colas y la necesidad de más buses para abastecer la demanda. Este servicio es el único que transitará por la Avenida Arequipa y propone un modelo más estandarizado de paraderos, buses, tiempos y una tarifa única. Es un primer paso hacia el orden y el cambio. Ojalá el siguiente alcalde lo mantenga, refuerce y termine de implementar en otras vías de la ciudad como Javier Prado-La Marina-Faucett.

#### 4. ANÁLISIS DE LA COBERTURA

A continuación mostraremos el tipo de cobertura ofrecido por los diarios seleccionados del Grupo El Comercio – El Comercio, Perú21 y Trome – respecto al tema del Metropolitano. Para esta investigación, la cobertura hace referencia a la información que cada diario sigue y desarrolla cada día y presenta en su edición de cierre la cual llega a los lectores al día siguiente. Igualmente se refiere a la distribución de la información en el periódico, tanto en el espacio como en la frecuencia con la que se publica. En este trabajo se ha tomado en cuenta cada publicación del diario que mencione el tema del Metropolitano dentro de las Coyunturas Específicas seleccionadas.

Por consiguiente, se hará uso de la idea de Lorenzo Gomis (1997:108)<sup>59</sup>, sobre la interpretación, el autor asegura que desde la noticia más informativa los medios tratan de ofrecer mensajes comprensivos que tienen un contenido de interpretación, a la que denomina *primera interpretación*, la que se caracteriza por ser indicativa y descriptiva.

De esa manera, como se mencionó en el marco metodológico, haremos uso del análisis de contenido a partir de las variables cuantitativas que nos darán a conocer la cantidad y jerarquía de la información que se tuvo de manera individual de cada uno de los diarios sobre el Metropolitano en cada una de las Coyunturas Específicas. Además de hacer una comparación de los tres diarios entre sí considerando dichas variables.

La cantidad de ediciones revisadas fue de 40, -se debe resaltar que en la cuarta fecha por ser Fiestas Patrias y feriado largo se consideró 4 días en vez de 3 (28, 29, 30 y 31 de julio). Del total, el número de ediciones que desarrollan el tema del Metropolitano es el siguiente:

---

<sup>59</sup>Los medios aún en particular buscan su línea. En general, ofrecen noticias e información fácil de asimilar y comprender. Sea un medio con mayor apertura a los comentarios, a las consecuencias y rebotes o trate de mantener la información equilibrada, siempre presenta un nivel de interpretación, asegura Gomis. Aunque si señala que la noticia es interpretación informativa y descriptiva. El comentario es una interpretación de segundo grado que es exegética o evaluativa, que proyecta lo que podía suceder en futuro cercano (Gomis, 1997:108).

Tabla 8: Cantidad de Ediciones

C. E./Diarios	El Comercio	Perú21	Trome
C. E. 1	3	3	2
C. E. 2	3	3	3
C. E. 3	3	2	1
C. E. 4	3	2	0
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>6</b>

Con esa ampliación El Comercio cumple con tener publicaciones en las tres ediciones de cada Coyuntura Específica, como se esperaba de cada diario. Perú 21 llega solo a 10, pues en la tercera y cuarta Coyuntura Específica desarrollan más el tema de Comunicore, relacionado también con el ex alcalde, por ser un destape exclusivo y se deja de lado al Metropolitano, posteriormente se desarrollaron ampliamente la inauguración y el Informe de la Contraloría. Trome tiene solo la mitad de las ediciones previstas por diario; y en la última Coyuntura Específica no presenta información alguna y al igual que Perú21 se pronuncia sobre el caso Comunicore<sup>60</sup>.

El total de publicaciones sólo se cumple en el caso El Comercio, esto muestra una constancia en la cobertura, un seguimiento de la evaluación de la noticia para reconocer sus consecuencias y desenlace. Esto puede que no se dé en Perú21 ni en el Trome debido al largo periodo que toma este proceso de cuatro años. Además, como se ha mencionado aparece la denuncia sobre los gastos de Comunicore que repercuten en la política como caso de posible corrupción.

La primera de las variables a tener en cuenta es la del volumen de la información (cm<sup>2</sup>). La cantidad de espacio otorgado por cada diario al tema del Metropolitano se presenta en el siguiente cuadro:

<sup>60</sup> Se debe aclarar que para la tercera Coyuntura Específica ya se han dado las investigaciones sobre el caso Comunicore que es una investigación que involucra a Castañeda, sin embargo es un tema municipal de pagos entre empresas que brindabas servicios a la Municipalidad. Es un tema aparte del Metropolitano por lo que su mención en los diarios no se toma en cuenta en esta investigación.

Tabla 9: Volumen de la Información

C. E./Diarios	El Comercio	Perú21	Trome
C. E. 1	611.25 cm <sup>2</sup>	744 cm <sup>2</sup>	95.5 cm <sup>2</sup>
C. E. 2	863 cm <sup>2</sup>	1296 cm <sup>2</sup>	237.75 cm <sup>2</sup>
C. E. 3	642.25 cm <sup>2</sup>	78 cm <sup>2</sup>	250.5 cm <sup>2</sup>
C. E. 4	436.25 cm <sup>2</sup>	724.5 cm <sup>2</sup>	0 cm <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>2552.75 cm<sup>2</sup></b>	<b>2842.5 cm<sup>2</sup></b>	<b>583.75 cm<sup>2</sup></b>

El volumen de la cobertura muestra que Perú21 fue el diario que más cubrió el tema del Metropolitano en las Coyunturas Específicas. Este supera en 289.75cm<sup>2</sup> a El Comercio y en tercer lugar con gran diferencia de volumen, casi la cuarta parte, está Trome. Esta información puede estar influida por la presencia o no de fotos, cuadros extras, etc.

Tomando en cuenta estas consideraciones, Perú21 sería el diario con mayor cobertura general y específica, pues en 3 de las 4 Coyunturas Específicas presenta más espacio dedicado al tema. Si bien esta variable no determina el contenido, sí refleja un tipo de importancia en el diario, es decir mayor valor para Perú21, pues el espacio en la prensa escrita siempre es limitado y es un bien muy apreciado.

La segunda variable que tendremos en cuenta es la cantidad de publicaciones por Coyuntura, aquí se incluyen las portadas, noticias, artículos de opinión, caricaturas, notas breves, incluso la publicidad relacionada, según aparezca en cada diario, es decir todo contenido acerca del Metropolitano:

Tabla 10: Cantidad de Publicaciones por Coyuntura

C. E./Diarios	El Comercio	Perú21	Trome
C. E. 1	5	5	2
C. E. 2	6	5	4
C. E. 3	4	3	2
C. E. 4	4	4	0
<b>TOTAL</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>8</b>

En este conteo de publicaciones Perú21 pasa a estar en el segundo lugar. El diario que más cobertura ofreció del tema fue El Comercio y Trome ocupa el tercer lugar. Sin embargo, si observamos detalladamente en la primera y última Coyuntura Específica tanto El Comercio como Perú21 tuvieron la misma cantidad de publicaciones y en las fechas intermedias el diario principal del grupo tuvo solo una publicación más.

Esta similitud en el número de publicaciones muestra que tanto El Comercio y Perú 21 consideraban este tema importante y noticioso, dándole varios espacios y jerarquía. Esto muestra que hay un interés por el Metropolitano y lo que implica tanto a corto plazo como los cierres de vías y rutas alternas, como a largo plazo un cambio hacia un sistema de transporte integrado. Cabe resaltar que estos diarios no presentan tantas notas de accidentes de tránsito como su par Trome.

Otra variable importante es la diferenciación del tipo de información que otorga el diario: comentarios o notas informativas, esto además interesa para identificar si el tema llegó a editorializarse o si se dio una cobertura informativa insistente. (Ver en anexo información desagregada Tabla C1).

Tabla 11: Tipo de información

<b>T.I. /Diarios</b>	<b>El Comercio</b>	<b>Perú21</b>	<b>Trome</b>
Opinión	2	0	0
Nota Informativa	12	10	6
<b>TOTAL</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>6</b>

El análisis de esta variable nos muestra un mínimo de notas de opinión en un solo diario sobre el Metropolitano. Sin embargo, El Comercio sí presenta dos publicaciones de opinión, una en la segunda y la otra en la cuarta Coyuntura Específica; la primera es del editor de la sección y la segunda en la sección *Opinión del Lector* de la Gerencia de Comunicaciones de la Contraloría en la que presenta sus descargos sobre los alcances señalados sobre el Metropolitano, referidos al certificado ambiental.

Resalta la no editorialización del tema y eso muestra que no hubo una postura de cada diario ni del Grupo El Comercio en conjunto sobre el Metropolitano y el Transporte público.. Esto sobre todo de diarios como El Comercio, Perú 21 que suelen marcar posición sobre los temas de coyuntura, aunque usualmente relacionados al ámbito político.

Sobre la aparición en Portada, es la parte más llamativa y más vista del diario, muestra las noticias de mayor importancia y anuncia mayor desarrollo en el interior del medio. Recordemos que el Metropolitano fue un proyecto en ejecución en aquella época, por lo

cual la sociedad estuvo pendiente de su desarrollo y necesitaba información para conocerlo a fondo.

Tabla 12: Aparición en Portada

<b>C. E./Diarios</b>	<b>El Comercio</b>	<b>Perú21</b>	<b>Trome</b>
C. E. 1	2	2	0
C. E. 2	2	1	0
C. E. 3	0	1	0
C. E. 4	0	2	0
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>0</b>

En las portadas, la mayor cantidad de cobertura la tiene Perú21 (6), El Comercio (4) se encuentra muy cerca y Trome no presenta el tema del Metropolitano en sus portadas durante las fechas seleccionadas. Cabe resaltar que en la primera fecha ninguno de los diarios hace mención directa al Metropolitano sino al cierre del “zanjón”, el proyecto de transporte se conocía como el “Corredor Sur”. Además, en las Coyunturas Específicas todas las apariciones en portada son “llamadas”, ninguna es la nota principal.

Perú 21, con esta mayor presencia del tema en portada comienza a mostrar un claro interés que se apreciaba sutilmente en variables anteriores. Varias de sus portadas además cuentan con foto y se debe notar que es el único diario que presenta portada del tema en cada una de las Coyunturas Específicas. Por su parte, las apariciones del tema en El Comercio son sobre todo al inicio que hace referencia a los desvíos y rutas alternas. La ausencia de portadas en Trome puede deberse al estilo del diario que presenta en su primera página temas de farándula como nota principal y accidentes.

Otra variable resaltante es la sección donde aparecen publicaciones sobre el Metropolitano. Este nuevo proyecto pertenece al ámbito municipal por lo que se espera que sean las secciones de “locales” las que cubran los hechos relacionados. (Ver Tabla C2).

Tabla 13: Sección de información

<b>Sección/Diarios</b>	<b>El Comercio</b>	<b>Perú21</b>	<b>Trome</b>
Locales	13	9	7
Política	0	1	1
Opinión	1	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>8</b>

Se debe tomar en cuenta que la sección que corresponde a temas locales es denominada *Metropolitana* en *El Comercio*, *Ciudad en Perú*<sup>21</sup>, y *Actualidad* en *Trome* y es en efecto la que presenta la mayor cobertura del tema pero no es la única, se aprecia apariciones tanto en la sección Política, -mantiene este nombre en los tres diarios-, y en páginas de comentarios del lector, que son de opinión. Así, en la tercera fecha Perú<sup>21</sup> presenta una nota periodística en la sección Política, la única entre las Coyunturas Específicas, cabe aclarar que *Trome* también tiene una aparición pero es de publicidad. En la sección de opinión solo se identifica a *El Comercio* con la carta de la Contraloría, pues el editorial se encontró en la sección *Metropolitana*.

La mayor cobertura del tema en la sección de locales enfatiza que el enfoque general sobre el *Metropolitano* es urbano-técnico y para poner advertir a los lectores de cambios en la ruta. Esto se rompe con la aparición de una nota en la sección política sobre el informe de la Contraloría. Sin embargo, las cartas de los lectores con comentarios a favor o en contra que aparecen en los diarios revelaron un rebote de la información del propio diario y del tema como discusión ciudadana.

Como acabamos de mencionar también se aprecia la aparición de publicidad relacionada con el *Metropolitano* en las fechas seleccionadas (Ver Tabla C3)

Es importante resaltar de qué trata la publicidad que aparece tanto en *El Comercio* como en *Trome*, ya que son las mismas en tanto a forma y contenido, solo que en tamaños distintos. En *El Comercio* se lee “GNV Expo Protransporte de la Caja Metropolitana” y está en la sección regiones. En *Trome* son dos publicidades, de esas la que coincide dice “Amigo Transportista te invitamos del 21 al 23 de mayo al 1er GNV Expo Transporte. Caja Metropolitana y *Metropolitano*”, vemos que en ésta sí se menciona al *Metropolitano*. Y la otra publicidad que aparece en *Trome* es en el momento de críticas al servicio aún no operativo y la publicidad hace alusión a la necesidad de pruebas para mayor seguridad de este, ésta se encuentra en la sección de política y se lee: “Iniciamos las pruebas para darle mayor seguridad”.

La aparición de publicidad es relevante debido a que se muestra una inversión de las autoridades en los medios y no solo en los paneles en las calles. En esta etapa previa (Coyuntura Específica 2) la publicidad no promociona mucho el proyecto sino más bien el uso del gas en los buses de transporte, lamentablemente no tenemos información sobre los resultados de esa exposición. Vale la pena resaltar resaltar que se encuentran dos avisos publicitarios en Trome, el doble que en El Comercio, esto debido al público al que se dirige, los transportistas suelen consumir más este diario u otros diarios del mismo corte chicha, popular. La publicidad en el diario es otra manera de hacer llegar la información a los potenciales interesados o usuarios.

Otra variable determinante es la aparición y uso de fotografías tanto en las portadas como en el interior en el desarrollo de las notas.

Tabla 14: Aparición y Uso de Fotografías

<b>C. E./Diarios</b>	<b>El Comercio</b>	<b>Perú21</b>	<b>Trome</b>
C. E. 1	2	2	2
C. E. 2	4	7	3
C. E. 3	3	3	2
C. E. 4	3	3	0
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>7</b>

Perú21 mantiene su mayor uso de fotos en la cobertura, esta vez con mayor diferencia. Se debe a la forma como este diario presenta sus notas, incluyendo más de una foto en sus publicaciones. Describiendo las fotos estas corresponden a los buses del Metropolitano, las obras del mismo en la Vía Expresa, pero en las dos últimas Coyunturas Específicas hay imágenes del ex alcalde Castañeda. Por ello, si comparamos con el total de publicaciones vemos que El Comercio tiene siete publicaciones sin fotografía, Perú21 solo dos y Trome solo una.

Es importante mencionar que el uso de fotografías hace más visual la noticia y por lo tanto más llamativa, podría incluso generar mayor recordación. Se observa el uso de fotografías en formatos tabloides, siendo una característica neta de la prensa chicha y sensacionalista. Sin embargo, no encontramos en Trome la cantidad de fotos que lo caracterizarían por pertenecer a este grupo de diarios, lo cual puede deberse a que las

noticias del Metropolitano no se encontraban en secciones como policiales o de espectáculo.

Así como las fotografías, los elementos gráficos: infografías, cartas del lector, caricaturas, ilustraciones y cuadros estadísticos, que se emplean en la nota dan un contenido extra de información y a la vez muestran el interés del diario por ofrecer más datos y detalles, es decir brindar una mayor cobertura (Ver Tabla C4).

El uso de elementos gráficos es cercano entre Perú21 y El Comercio. Aunque Trome es el único que presenta un cuadro titulado “Así es la cosa”, que explica cuáles son los problemas encontrados por la Contraloría en el Metropolitano, de manera concisa pero clara. En las primeras fechas los otros diarios incluyen infografías sobre las rutas alternas por el cierre de la Vía Expresa y en las siguientes fechas añaden cuadros con datos extra del uso del Metropolitano o su situación.

Los elementos gráficos más usados son los cuadros de datos y las infografías. Perú21 usa más cuadros los cuales muestran mayor cobertura en tanto a datos precedentes como información adicional, demostrando interés no solo en cubrir la noticia sino en ampliarla. Por su parte, El Comercio presenta varios cuadros en una sola publicación, lo que hace que cada uno sea más completo.

Las fuentes son indispensables en el contenido periodístico, es por eso que nos interesa identificar cuántas fuentes se usan. Sabemos que a mayor diversidad de fuentes mayor credibilidad. En este caso se hizo el conteo de las fuentes *involucradas*, ya sean de Protransporte o de la Municipalidad de Metropolitana de Lima, y por otro lado, las fuentes *externas*, que abarcan a los expertos, ciudadanos y otras autoridades de entidades distintas e incluso de miembros de la MML pero de la oposición.

La tabla desagregada de esta variable muestra los totales de las fuentes usadas en cada Coyuntura Específica. En el recuento diferenciado no se ha considerado a las fuentes que se repiten en diferentes publicaciones de la misma Coyuntura Específica, dado que no representan la variedad. Por eso el resultado de cada Coyuntura Específica no suma

el total. El total de cada Coyuntura Específica si incluye las fuentes repetidas que dan 56 en total y el total diferenciado son 45, lo que muestra que la repetición no es tan grande, dado que la diferencia es de 11 fuentes, que serán las fuentes repetidas. (Ver Tabla C5).

Tabla 15: Fuentes

<b>T.F./ Diarios</b>	<b>El Comercio</b>	<b>Perú21</b>	<b>Trome</b>	<b>Totales</b>
F. Involucradas	10	9	5	<b>24</b>
F. Externas	10	9	2	<b>21</b>
<b>T. F. Repetidas</b>	<b>25</b>	<b>23</b>	<b>8</b>	<b>56</b>
<b>T. Fuentes</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>7</b>	<b>45</b>

Según el conteo es El Comercio el que presenta mayor variedad de fuentes y se observa que tiene igual número de fuentes involucradas como externas. Lo mismo pasa en Perú21, en cambio Trome empleó solo siete fuentes en total, con una notoria mayoría de fuentes *involucradas*. Si se compara el *total de las fuentes* con el *total de fuentes repetidas*, incluso más específicamente el detalle de cada Coyuntura Específica (ver Tabla C5) se puede apreciar la repetición de fuentes en cada diario, las que más se repiten son las fuentes involucradas tanto de Protransporte, como de la Municipalidad Metropolitana de Lima, quienes están a cargo del proyecto.

En los tres diarios, en distintas oportunidades, se toman declaraciones de ciudadanos – fuentes externas- para saber cómo les afecta o qué opinan de la situación y el servicio, tanto en el cierre de la Vía Expresa, como el uso del Metropolitano en su inauguración. A su vez, en los tres diarios también se buscaron expertos en transporte, pero en Trome se cita solo a uno, mencionado también en los otros diarios.

La relevancia de las fuentes para esta investigación es muy grande debido a que esto puede influir en el resultado final del discurso periodístico, sobre qué dice, quién lo dice y cómo lo dice. Esos detalles los analizaremos en el siguiente capítulo, lo que ahora podemos resaltar es la pluralidad de fuentes en Perú21 y El Comercio y no entre fuentes involucradas y externas, lo cual podría reafirmar la mediana comunicación de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Trome presenta una diferencia, porque cita una mayoría de fuentes oficiales o involucradas. En el fondo, la mayor cantidad de fuentes muestra mayor profundización y contrastación de información.

No obstante, esto se puede tomar de dos maneras: la primera, que hubo una comunicación fluida entre la Municipalidad y Protransporte pero no precisaban ni definían las fechas de las operaciones y fin de las obras. La segunda, que Trome no desarrollara una cobertura a profundidad, lo que limitó la búsqueda de más fuentes externas. Tras la evaluación de diferentes variables podemos afirmar que la segunda posición es más realista. Además, porque en comparación con El Comercio que tiene la mayoría de las fuentes, se nota el trabajo del diario para tener las dos versiones de los hechos y no solo quedarse con la oficial sino buscar más respuestas y opiniones.

Para desarrollar el concepto de *Agenda Setting* vamos a mencionar los temas que estuvieron en portada y coincidieron entre los diarios en cada una de las Coyunturas Específicas.

Como ya señalamos, Trome no puso en portada el tema del Metropolitano. Los otros dos diarios comparten titulares al respecto en el segundo día de la Coyuntura Específica 1. Sobre el cierre que se produjo en la Vía Expresa: El Comercio *La Vía Expresa tendrá hoy dos carriles menos* y Perú21 *Hoy nuevo cierre parcial del zanjón incluye carril para autos particulares*. Además, El Comercio tuvo un titular previo y Perú21 un titular posterior a estos mencionados en dicha coyuntura. (Ver Tabla C6)

Además del tema del Metropolitano hubieron dos noticias más que compartieron los tres diarios: el ampay al ex entrenador de la selección peruana de fútbol en Japón después del partido, Trome lo menciona dos veces al igual que El Comercio y Perú21 solo una. El otro tema fue la muerte de dos personas en Ancash tras el primer día de paro en esa zona. Esto se desarrolla en el último día de la coyuntura y por eso se menciona una sola vez en los tres diarios. Otro tema importante de la agenda que sólo mencionan El Comercio y Perú21 es la interpelación a Jorge Del Castillo, presidente del Consejo de Ministros de ese momento, por la contratación de Alberto Pandolfi.

La segunda coyuntura tiene dos días seguidos de titulares relacionados con el Metropolitano. Tanto El Comercio como Perú21 se refieren a una misma noticia pero de

manera distinta. *Ensayos del Metropolitano sin pasajeros* señala El Comercio y Perú21 informa que *El Metropolitano recién operará a fines de mayo*. Al día siguiente, los titulares son aún más contrapuestos: El Comercio indica que *El Metropolitano calienta motores* y Perú21 que *Castañeda exhibe sólo buses vacíos*. Estos titulares muestran una postura a la expectativa de resultados, ansias de que culmine la espera y empiece a funcionar el sistema. Además, los tres días nos comparten tres temas: el caso BTR desde enfoques distintos, el caso de un obrero atrapado en Barrios Altos por un accidente laboral y un accidente de carretera en Puno (Ver Tabla C7).

La tercera coyuntura es un punto de quiebre en esta investigación, muestra que la larga espera no ha valido la pena y que puede causar problemas a los usuarios. Sin embargo, sólo la portada de Perú21 *Fallas técnicas y mal uso de fondos en Metropolitano* aunque los tres diarios sí desarrollan la noticia en su interior. Los otros temas de la Coyuntura son el TLC con Europa y un sismo en Amazonas, el operativo contra mandos terroristas de Artemio y la aparición de una niña peruana como el rostro de la inmigración en un encuentro con Michelle Obama. Estos temas se comparten principalmente entre Perú21 y El Comercio (Ver Tabla C8).

La última coyuntura de esta investigación presenta finalmente la inauguración del Metropolitano como servicio pagado. Nuevamente sólo Perú21 presenta un titular *Desde hoy cobra pasaje el Metropolitano*. Sin embargo, al coincidir esta fecha con las Fiestas Patrias la cobertura de los diarios es distinta y se centra en el análisis del discurso del expresidente de la República, Alan García. En esa coyuntura también se registra el asalto a una tienda de Plaza Veá y la prohibición de las corridas de toros en Cataluña, noticia que llama la atención porque es uno de los pocos lugares de España donde se prohíben ese tipo de eventos. (Ver Tabla C9)

En este análisis de la *agenda setting* considerando los temas registrados en común entre los diarios, podemos destacar que no se da seguimiento a los temas de provincia, debido a que suelen ser accidentes de tránsito, a diferencia del caso del paro de Ancash. Por otro lado, los temas internacionales no forman parte de la agenda exactamente, aparecen como noticias complementarias, como es el caso de la niña peruana en Estados Unidos,

que habló con Michelle Obama. Los temas políticos de ese momento se referían a los casos de denuncias que enfrentaba el gobierno del APRA.

Se aprecia que el tema del Metropolitano no es compartido entre los tres diarios, pues Trome no presenta ninguna portada en las fechas seleccionadas y solo Perú21 lo coloca como tal en las dos últimas Coyunturas Específicas, lo cual permite al lector identificar más fácilmente este tema como noticia del día. Cabe mencionar que el caso Comunicore fue destapado por el diario Perú21, en consecuencia desde la tercera Coyuntura Específica este tema interesa mucho al diario, porque incluso se amenazó a sus periodistas, por lo cual el seguimiento al caso es bastante intenso disociando a Castañeda de la cobertura hacia el Metropolitano.

Esto se debió a que el ex alcalde no es fue responsable directo sino Protransporte, aunque tuvo participación muy activo y dos regidores de su partido declararon sobre el Metropolitano. Por estos motivos no enfocar el Metropolitano ni relacionarlo con el ex alcalde puede ser algo positivo, pues incluso Castañeda no asistió a la inauguración. Esta Coyuntura coincidió con Fiestas Patrias y por tanto no concitó la atención que hubiera podido tener por parte de los medios y de la población.

En las cuatro Coyunturas Específicas el *framing* se da por el proyecto del Metropolitano en sí mismo, no se vincula directamente al ex alcalde limeño, aunque sí se le menciona en algunos titulares. En las dos primeras fechas, el inicio y retraso de las obras, se hace un énfasis en la Reforma del Transporte a la espera del Corredor Sur, como se conoce al Metropolitano en ese momento.<sup>61</sup>

En las primeras Coyunturas Específicas, la notas informativas se publican como avisos que ponen en alerta a los usuarios que transitan diariamente por la Vía Expresa y el sujeto “Metropolitano” no aparece en los titulares. La segunda Coyuntura Específica que ya corresponde al 2010, cuatro años después, por lo que el proyecto es conocido y la población aguarda su inicio de funciones luego de varias postergaciones. Tres de los

---

<sup>61</sup> Ver Anexo a.4 R1

cuatro titulares de portada tienen como sujeto al Metropolitano, excepto uno que se centra en Castañeda, y solo informan que siguen las pruebas sin pasajeros.

En las siguientes fechas solo Perú21 presenta titulares en portada. En la Coyuntura Específica 3 se resaltan dos observaciones de la Contraloría sobre el Metropolitano, las fallas técnicas y el mal uso de fondos. Este titular muestra que el tiempo transcurrido ha sido mal empleado y que podría encontrarse corrupción en los fondos, además de problemas en la seguridad de la obra.

La cuarta coyuntura coincide, como ya mencionamos, con Fiestas Patrias y los temas de los medios y del país se centran en las ceremonias de estas fechas. Solo el titular de Perú21 señala que el servicio será pagado pero la información no parece trascender. Cabe recordar que para esta época ya se habían realizado pruebas con pasajeros de manera gratuita, casi por un mes, por lo que un sector de la población ya conocía el sistema. El titular no muestra con fidelidad la esperada inauguración en la Estación Central, la cual se llevó a cabo con espectáculos de música y danza. Recalcamos que la coincidencia con el aniversario patrio y el enfoque del titular lo hacen sentir como un paso más en el proceso y no se siente las ansías que se dio especialmente en el Coyuntura Específica 2.

A continuación se presentan los comentarios de los entrevistados relacionados con la cobertura en general de los medios sobre el transporte, particularmente sobre la cobertura del Metropolitano. Sus declaraciones se puede entender como un proceso de autocrítica por los mismos periodistas y un pedido de apoyo de parte de expertos y autoridades para desarrollar el tema del transporte en los medios.

La periodista Jackeline Fowks sugiere un mayor seguimiento y contrastación de lo ofrecido y lo que ocurre en la realidad:

“...sería bueno que cumplida cierta de cantidad de tiempo hayan grandes informes sobre la performance del Metropolitano, o sea si hay una correspondencia de inversión y vueltas de dinero, si es que el trazo es el correcto,

si los alimentadores están funcionando o no. [...] no era un interés compartido hacer un seguimiento de cómo estaba usando el dinero la municipalidad. [...] ya decir directamente los hechos y mostrar los hechos que no tiene ningún otro medio o que otros medios tienen y no les da la gana de poner ya es sentar una posición.[...] quien tenía primero los datos era Peru21 [...] Hay gran potencialidad para hacer fiscalización de servicios públicos, pero el punto está en que los medios no quieren o están ocupados en Ciro.”<sup>62</sup>

Comparto la opinión de Fowks, pues buscar una correspondencia entre lo que requiere la ciudad, propone determinado candidato y el cumplimiento de dichos planes es una necesidad, así como el seguimiento por parte de los medios a las obras que se inician en cada gestión. Ese seguimiento apela a la necesidad de transparencia de las autoridades y de alguna manera mantener al tanto a la ciudadanía de la gestión pública. Esto podría evitar destapes tardíos de un enriquecimiento ilícito, lavado de activos, u otros.

Sin embargo se debe considerar que los delitos mencionados son altamente noticiables y llamativos para el periodismo. Esta tesis no pretende ser idealista con la labor periodística o la realidad peruana pero sí se puede exigir un periodismo incisivo. Esto implica un esfuerzo extra y tal vez un nuevo enfoque de la labor periodística, porque como afirma Fowks no se comparte en los medios estos intereses por temas municipales y menos necesidad de su seguimiento. Es importante mencionar que los medios atraviesan una crisis económica y han reducido al mínimo sus unidades de investigación, pero el interés por la noticia puede encontrar la forma de dar un seguimiento periodístico.

Para el periodista Enrique Chavez la cobertura del Metropolitano no solo depende de los medios sino de un interés de la Municipalidad y Protransporte por darlo a conocer:

---

<sup>62</sup> Ciro Castillo fue un joven que se extravió en el Colca, Arequipa en 2011, luego de lo cual la prensa cubrió durante meses la búsqueda de su cuerpo, su posterior hallazgo, así como las causas de su muerte y los culpables de la misma, todo abordado desde la perspectiva policial. En VENERO, Paloma. 2011 J.F. Entrevista del 05 de noviembre a Jackeline Fowks

“comienzas a ver un esfuerzo de poner al Metropolitano en las noticias que no había días antes, al principio la prensa le sacaba la mugre [...] frente a la situación que se ha vivido y se vive todavía con el transporte público es innegable pues no ver que el Metropolitano representa una esperanza importante, [...] yo creo que la prensa no sirve mucho para campañas positivas. [...] En la política de ciudad es más complicado porque tiene además que ver con el tema de identidad y probablemente el Metropolitano haya sufrido de eso, [...] porque si los medios no se han encargado de levantar el tema, seguramente la municipalidad no ha tenido la efectividad para hacer que ese tema se levante.”<sup>63</sup>

Esta es una postura distinta a la de Fowks pero que la complementa. Los medios no pueden informar sobre situaciones que no se dan a conocer o no se difunden. Las entidades públicas necesitan ser claras sobre las obras que implementan, más si afectan tanto la vida de los ciudadanos como es el caso un sistema integrado de transporte. La prensa tiene un papel más crítico y pesimista al resaltar los aspectos más trágicos. Es en esos momentos que las entidades deben difundir los aspectos positivos y nuevos de las obras, mostrar lo que si funciona, las ventajas que se ofrecen, etc. Saber venderse a través de los medios, dado que, es a través de ellos que las personas se informan.

Para el periodista Daniel Yovera, uno de los responsables de las denuncias y seguimientos que se hicieron sobre el Metropolitano y otros temas en Perú<sup>21</sup> y otros diarios, hace falta un trabajo de la prensa en cuanto a cuestionar para conocer mejor lo que ofrecen las autoridades y verificar si realmente cumplen e indagar las razones y métodos de su proceder.

“Creo que todavía tenemos un problema para enfocarnos en la cobertura, los alcances, la calidad de los servicios. [...] no nos damos al trabajo de revisar los planes electorales de los alcaldes, de los presidentes, cada dos o tres años, para ver cómo van avanzando [...] No llamó la atención, por ejemplo esa pista de 40 centímetros, los buses ¿por qué en lugar de tener en sus componentes una mezcla de chinos con norteamericanos, no se tuvo otra? Hizo falta que aparezcan más

---

<sup>63</sup> VENERO, Paloma. 2012 E.Ch. Entrevista del 28 de octubre a Enrique Chávez.

temas, sobre todo en cuanto a presupuesto y opiniones de ingenieros o comparar costos del Metropolitano con servicios semejantes en otros países, como Colombia o Chile, [los medios] no eran muy críticos en realidad”<sup>64</sup>

Al igual que Fowks, reconoce la falta de seguimiento de planes políticos y tal vez también un mayor interés de los periodistas por entender temas técnicos, ya no sólo policiales o judiciales sino temas de desarrollo urbano o tener un mayor acercamiento a expertos que puedan explicarlos y hacerlos comprensibles. Sabemos que el Metropolitano en esta etapa es un sujeto abstracto lo cual complica su manejo en el imaginario del público. Creemos que la poca exposición mediática de Castañeda con sus obras es estratégica para que en los momentos de crisis no se le señale directamente, pero posteriormente señala las obras como resultados obtenidos en su gestión, como hizo esta última campaña.

Además este periodista resalta el interés de Perú21 por el Metropolitano:

“Perú21 era un diario que se preocupaba por las investigaciones, tanto con Augusto Álvarez Rodrich como con Fritz Du Bois. Y era un tema importante por dos razones; la primera, la sobrevaloración y la segunda, los errores técnicos. El Metropolitano no se cubría siempre, la cobertura al resto de las obras influía directamente en la opinión pública para que fueran favorables al Metropolitano. [...] hubo denuncias importantes que salieron en los diarios que no ha tenido un rebote, lamentablemente, pero que igual han sido importantes. Aunque eventualmente los noticieros rebotaron muchas denuncias. [...] tiene que haber un correlato para que más gente se entere.”<sup>65</sup>

Se reconoce que Perú21 estuvo muy al tanto de las deficiencias y sospechas sobre el Metropolitano. El interés periodístico fue motivado por la larga espera, el incremento injustificado del presupuesto y los problemas técnicos, que más allá del proceso de construcción, no se concretaba una fecha para el inicio de su funcionamiento.

---

<sup>64</sup> VENERO, Paloma. 2012 D.Y. Entrevista del 17 de abril a Daniel Yovera.

<sup>65</sup> VENERO, Paloma. 2012 D.Y. Entrevista del 17 de abril a Daniel Yovera.

Aquí cabe resaltar que las percepciones y periodos de tiempo son muy distintas en las entidades implicadas. Para el periodismo se trabaja minuto a minuto con una producción diaria de noticias, mientras que el Estado trabaja en largos periodos de meses para obtener permisos, autorizaciones de los diversos trámites que realiza para generar resultados. Luego está el tiempo en sí del proceso de la obra que pasa por revisiones, correcciones, ampliaciones y pruebas hasta que se concluye. Y ese tiempo se ve afectado tanto por el retraso de los trámites con el Estado y por la presión de la prensa. Además, está el tiempo real que es el que vive la ciudadanía, en el que debe asimilar los periodos que exige el Estado, las noticias diarias de los medios y sus propias necesidades. Por lo tanto, se genera una tensión entre los involucrados e interesados por ver resultados pero cada uno maneja un sistema y sus propios plazos que no coinciden entre sí.

Para el líder de opinión y ex director de Perú21, Augusto Álvarez Rodrich, este diario se distinguió del resto de periódicos por la cantidad de información que dio sobre el Metropolitano, por su interés sobre los temas ciudadanos y siempre pendiente del ángulo de la corrupción:

“[...la cobertura sobre el Metropolitano] era más por cantidad de información, Perú21 en las páginas de Ciudad, daba más información sobre cómo iba, pero este tema no llegó hasta la página editorial, es decir se lo consideró irrelevante. [...] es un servicio público entonces el diario buscaba meterse mucho con los temas que afectaba a la ciudadanía, entonces la falta de transporte era uno de ellos. [...]pero] tenía una preocupación mayor del tema Metropolitano que el resto de diarios, siempre se distinguía [...] No recuerdo haber tocado el tema en columnas de opinión, siento que estaba más interesado en los temas de corrupción.”<sup>66</sup>

El ex director de Perú21 asegura que este diario incluía más información sobre temas múltiples en general y particularmente del Metropolitano por estar relacionado con las

---

<sup>66</sup> VENERO, Paloma. 2011 A.R. Entrevista del 27 de octubre a Augusto Álvarez Rodrich.

deficiencias del transporte público. En este momento cabe recordar efectivamente, que Perú<sup>21</sup> presenta más portadas del tema, le otorga mayor espacio y con más fotografías y elementos gráficos en su cobertura. Y podemos indicar que esas características muestran el interés del diario, su posición al respecto por encima de si el tema se trabajó o no editorialmente. Y esta aclaración se puede hacer extensiva a los otros dos diarios analizados, se mostró interés con frecuencia en el tema, no de búsqueda propia pero si de conocer cómo se desarrollaban los hechos ante las declaraciones de regidores y autoridades de la Municipalidad. Dado que existe una costumbre de editorializar en la mayoría de casos solo los temas políticos.

Para la coordinadora del Observatorio Lima Cómo Vamos, Mariana Alegre, la base de los problemas de la cobertura es que la prensa no maneja el concepto de movilidad y desde ahí hacer más seguimiento y exigir más información.

“En cuanto al Metropolitano, hicieron unas denuncias cuando hubo el tema de las demoras. Pudieron ser más exigentes con el tema de los plazos, con la exigencia de cuándo se va a generar el cambio. Deberían trabajar más desde la perspectiva del usuario, la prensa no maneja el concepto de movilidad.”<sup>67</sup>

El concepto de movilidad es mucho más amplio que el de transporte porque incluye las necesidades de desplazamiento de todos los ciudadanos y prioriza la de los peatones, los ciclistas, el transporte público, el transporte de carga, y al final el transporte particular. Este concepto se maneja en otros países y ha permitido una reducción de accidentes y de congestión vehicular, es necesario que las autoridades lo incluyan en las políticas de transporte para tener una ciudad más inclusiva y ordenada.<sup>68</sup>

Según Alegre tener en cuenta este concepto cambiaría la percepción de los problemas de transporte y permitiría que la prensa se plantee preguntas distintas sobre las necesidades y deficiencias de transporte.

---

<sup>67</sup> VENERO, Paloma. 2011 M.A. Entrevista del 07 de noviembre a Mariana Alegre.

<sup>68</sup> VENERO, Paloma. 2011 M.A. Entrevista del 07 de noviembre a Mariana Alegre.

Por otro lado, la ex regidora Marisa Glave, que está a favor del Metropolitano y la reforma del transporte y siempre pidió que se aclaren los incrementos de presupuesto, la prensa no estuvo suficientemente atenta para mostrarlo en el primer momento

“Se debió ver desde que saltó a 600 millones, la prensa voltea y lo hace para mostrar un escándalo, no hay un interés en investigar qué está detrás, por qué y cómo funciona. Creo que no se hizo para no malograr la imagen de Castañeda, que era muy presidenciable en ese momento. [...] excepto Perú21 que hizo una investigación más o menos seria, todo se quedaba en los números. [...] Faltó] más que nada seguimiento, informar en qué estado está, cómo va, qué estudios hay. ¿Cuánta gente conoce los estudios que sustentan el Metropolitano? No los hay. Debates alrededor del tema, discusiones arquitectónicas, diseño, los encargados del proyecto debieron llamar a dos o tres arquitectos o ingenieros y preguntarles si el diseño pega o no pega, funciona o no funciona, en el centro histórico si estás afectando la monumentalidad, había muchos temas de debate que no se tocaron.”<sup>69</sup>

Glave confirma la idea de Alegre sobre el poco interés de la prensa por el tema de transporte en sí. La cobertura del Metropolitano se dio por tres razones principales: el gran retraso y las interminables postergaciones de la obra, la novedad de un sistema de transporte con buses integrado en un carril exclusivo y, finalmente, lo escandaloso del incremento del presupuesto y un probable caso de corrupción. Comparto con la ex regidora la necesidad de que los medios informen no solo los escándalos de espectáculos y política sino también los cambios que se proponen para la ciudad, desde los municipios distritales y las presidencias regionales.

---

<sup>69</sup> VENERO, Paloma. 2012 M.G. Entrevista del 02 de abril a Marisa Glave.

## 5. ANÁLISIS DE LA REPRESENTACIÓN

En esta segunda parte de los resultados, se realiza el análisis cualitativo que muestra la relación de los hechos del Metropolitano en la gestión del ex alcalde Castañeda en las diferentes Coyunturas Específicas con la interpretación que se da de la cobertura hecha por los medios. Esto nos permite conocer la representación periodística acerca de este tema.

En esta tesis la representación periodística hace referencia a la interpretación de la realidad social, que está ligada a la cobertura y el discurso periodístico basados en el análisis y construcción de una visión del mundo, desde un enfoque particular, que es diferente en cada medio.

Así, continuando con el análisis interpretativo propuesto por Gomis (1991), después de la primera parte descriptiva sigue la segunda parte evaluativa que se aplicaría específicamente para los artículos de opinión y editoriales. Sin embargo, como en nuestras Coyunturas Específicas solo se encontraron dos textos de este tipo, se realiza un análisis más profundo con una interpretación de las variables cualitativas de las notas informativas; además de relacionarlas con las variables cuantitativas que nos permitan apreciar la representación del Metropolitano generadas por los diarios seleccionados.

Como vimos en el capítulo anterior, tanto el volumen como la cantidad de información cubierta por los diarios son el reflejo del interés, medido a partir del espacio ocupado en compartir noticias sobre el Metropolitano. Con estas variables podemos considerar que la repetición y la forma llamativa de presentar la información, ya sea en la portada o con un amplio desarrollo en el interior, busca mantener atento e informado al lector.

En este caso, el mayor volumen informativo lo presenta Perú21, es decir contiene más notas de página entera, con varias fotos y cuadros de datos extra, con lo que brinda mayor cantidad y aristas de información. Por su parte, El Comercio tiene más notas publicadas debido a que insertó las dos únicas piezas de opinión de la muestra y las declaraciones del ex alcalde Castañeda desde Chiclayo en la tercera Coyuntura

Específica. Trome queda relegado por su escasa cobertura en la cuarta Coyuntura Específica y no tener titulares en portada sobre este tema. Sin embargo, según Gomis la aparición constante de un tema no determina mayor influencia pero sí facilita la recordación y una posible valoración posterior del tema.

Cabe aclarar que, por la selección que se ha hecho de los diarios, en la mayoría de Coyunturas Específicas, la aparición de la noticia es frecuente y casi diaria, excepto por la última fecha que coincide con Fiestas Patrias. Esta cobertura sucesiva no se da porque sucedan eventos diarios relacionados con el Metropolitano sino porque la expectativa era muy alta y crecía según llegaba alguna fecha en la que supuestamente se inauguraría algo. Los medios acudían pero no sucedía nada y se realizaba la nota mostrando la expectativa y la realidad. Normalmente este tipo de hechos no abarcan procesos tan largos y suelen aparecer al día siguiente de producidos, acompañados de comentarios o alguna anécdota. También pueden aparecer el mismo día recordando que se dará el evento, en ambos casos se mencionan sus características y beneficios.

Por otra parte, una variable muy influyente para la representación es la aparición en la portada. En esta investigación debemos resaltar que es una costumbre muy grande en nuestro país que las personas se detengan en los kioscos y puestos de periódicos para revisar las portadas, ya sea para elegir qué diario comprar o para revisar “al vuelo” la información del día. Por eso es relevante la aparición del Metropolitano en las portadas durante las Coyunturas Específicas.

El diario que más portadas presenta mencionando al Metropolitano es Perú21. Estas apariciones son “llamadas” y la mitad contienen una foto. Por su parte, El Comercio sí presenta en la Coyuntura Específica 2 una aparición más resaltante, al ser en la mitad inferior la segunda nota más importante, con una foto de un bus del Metropolitano. Esta variable es muy importante porque las apariciones en portada incrementan la recordación de las noticias o el interés por revisar el contenido al interior del diario. (Ver Tabla R1).

En conjunto los titulares de las portadas de las Coyunturas Específicas muestran primero una novedad que cambia la realidad inmediata – cierre de la Vía Expresa – luego la necesidad de una explicación de las autoridades por el retraso de la obra y finalmente respuestas ante observaciones serias tanto técnicas como financieras. Cuando llegó la esperada inauguración oficial, el hecho pasó desapercibido por la fecha elegida. Esto último pudo haber sido una estrategia de la gestión edil previendo una sobrecarga de atención mediática.

Los titulares de las portadas relacionados con el Metropolitano se inician como anuncios preventivos de la circulación en la Vía Expresa. Las portadas tanto en El Comercio como Perú21 en la Coyuntura Específica 2 muestras titulares enfatizando el retraso de la obra, recordemos que se trata de tres años después. Se destacan tono de espera: en El Comercio “calienta motores”, y crítica en Perú21 “solo buses vacíos.” Solo Perú21 presenta portadas en las dos últimas Coyunturas, con titulares más descriptivos tanto acerca de las fallas como de la inauguración y las opiniones de los primeros pasajeros del nuevo sistema de transporte.

Otra variable importante a tener en cuenta es el tipo de información publicada, las Coyunturas Específicas seleccionadas contienen más notas informativas que de opinión y solo aparecen en un diario

Tabla 16: Notas de Opinión

C. E./Diarios	El Comercio
C.E.2	“El sainete de no informar bien”
C.E.4	“Un lunar más para el Metropolitano”

El Comercio publica dos notas de opinión que aparecen en la segunda y cuarta fecha. Estas son la columna del editor de la sección *Metropolitana* que critica la poca información brindada por la Municipalidad sobre los plazos y avances del Metropolitano y la larga espera por una obra que es necesaria pero que está cansando a los limeños.

- “Suenan a chiste, se escucha como tal, pero no de risa. Los anuncios a cuentagotas con información poco clara sobre el inicio de funciones del

Metropolitano se han convertido en dolor de cabeza (político) para la Municipalidad de Lima y en una inevitable sensación de burla para los limeños que no sabemos cuándo acabarán las obras ni cuando se materializará este vital sistema de transporte rápido”<sup>70</sup>

La otra es la carta de la Contraloría que apareció solamente en este diario, debido a su trayectoria, credibilidad y antigüedad. Esta carta es una explicación sobre la información ambiental solicitada a la Municipalidad de Lima de parte de la Contraloría, y resalta que la primera no se ha pronunciado sobre las recomendaciones emitidas en el informe.

- “La ejecución de las obras del Corredor Sur, tramos I y II [se inició] sin la aprobación y certificación anual correspondiente, con lo cual no se pudo llevar a cabo un proceso de identificación, prevención, supervisión, control y corrección previa de los impactos ambientales negativos derivados de la ejecución de las obras.” (sic) [...] La Contraloría General de la República está a la espera de que la Municipalidad de Lima informe sobre las acciones dispuestas como consecuencias de conclusiones alcanzadas.”<sup>71</sup>

Ambas columnas representan un punto de vista particular de opinión y aclaración respectivamente, que con maneras distintas critican el accionar de la MML y Protransporte en las obras relacionadas con el Metropolitano que han generado una larga espera, frustración, ansiedad e incluso indignación por los cuatro años que tomó desde el inicio de las obras.

Por otro lado, esta investigación casi tiene 30 notas informativas, la mayoría en el diario El Comercio(n=12), seguido de Perú 21(n=10) y con casi la mitad de publicaciones al final se encuentra Trome(n=6). (Ver Tabla R3).

---

<sup>70</sup> Comentario del editor “El sainete de no informar bien” de Adolfo Bazán Coquis, editor de Metropolitana. A11 El Comercio 13 de abril de 2010. Año 170 N°87 102.

<sup>71</sup> “Un lunar más para el Metropolitano” Carta de Lenka Zajec Yelusic, Contraloría General de la República, Gerencia Central de Prensa e Imagen Institucional A5.El Comercio 30 de julio de 2010. Año 171 N°87 210.

Las notas informativas aparecen en los tres diarios hasta la Coyuntura Específica 3, luego solo cubren el tema El Comercio y Perú21. El promedio de notas informativas esperado por cada Coyuntura Específica es de tres, que corresponde a una por día, lo que permite conocer la expectativa y un análisis de cómo se desarrolló el hecho: qué sucedió y qué quedó pendiente. Este se mantiene en Perú21 y El Comercio, Trome no presenta mas que un análisis en la primera Coyuntura Específica. Su cobertura es distinta en el enfoque y presentación, sin ser incompleta es mucho más breve y directa. Aunque sí vale mencionar un titular que muestra una posición muy al estilo sensacionalista sin usar jerga *Metropolitano a paso de tortuga* en la Coyuntura Específica 2.

El Comercio presenta dos titulares que insinúan una crítica en el Coyuntura Específica 2: *Metropolitano calienta motores y Protransporte demolerá casa en litigio donde vive un invidente*. Este segundo titular apela al carácter social/humanitario de la noticia que muestra un ángulo distinto. Por otra parte, Perú21 publica titulares largos más explicativos y con un tono en busca de más detalles *Justifican los 10 meses de obras en Vía Expresa*, que es muy distinto a El Comercio y Trome en la Coyuntura Específica 1, Perú21 en la Coyuntura Específica 2 titula *Piden facultades para investigar al Metropolitano* cuando nadie sospechaba que algo andaría mal sino que era solo un gran retraso. El Comercio lo menciona en el contenido de su nota, pero Perú21 lo resalta en el titular *Aún no hay fecha para el Metropolitano*, demostrando que la espera continúa y se agrava con las observaciones de la Contraloría.

Estas notas muestran el avance progresivo del Metropolitano, la expectativa por el inicio de las operaciones o las pruebas, hasta que llega el momento de cuestionar la obra tras el informe de la Contraloría donde se percibe que la prolongación de la ejecución no ha sido bien programada tanto en estructura como en uso de recursos y dos meses después aparece la ansiada inauguración programada para Fiestas Patrias, aparentemente sin tomar en cuenta las observaciones de la Contraloría General de la República.

En general en estas notas no se deja entrever ningún tipo de opinión directa pero si hay frases y formas que pueden mostrar las ansias y esperas que los periodistas esperan compartir con sus lectores.

### **Coyuntura Específica 1. Segundo Simulacro de cierre de la Vía Expresa**

- **El Comercio:** se anuncia tanto en el día anterior, como en el mismo día para dar a conocer las alternativas y restricciones de ruta y al día siguiente se califica como positivo, señalando que hubo menos congestión y que faltó mayor información en los paraderos, con lo cual serefleja el malestar de los afectados. Anuncia los nuevos paraderos del proyecto “Tramo Sur que compone el corredor Chorrillos-Comas”.

“El ensayo, que empezó a las cero horas de hoy y termina a las 11 de esta noche, está dirigido a las diez empresas de transporte público cuyas unidades circulan por la berma central de esa vía rápida [...] Durante la jornada de hoy además de poner a prueba el plan de desvíos para el transporte público –ya corregido tras el primer ensayo del 3 de abril-, se restringirá el paso de automóviles particulares por el tercer carril de la vía Expresa en ambas sentidos en el tramo que comprendido entre el puente México y óvalo Grau”<sup>72</sup>

- **Perú21:** en los días previos se anuncia el simulacro y se cuestiona el tiempo de cierre y se consulta con tres expertos. Además, se publica una infografía con los desvíos y las cifras de lo que costará la obra. En el análisis se considera una mejora, pero se describe un malestar y desorden por el segundo simulacro de cierre y se proyecta el cierre definitivo en junio para el “Corredor Vial Sur”. En este último día también se cita a un experto, quien la respalda como a una obra que sí vale la pena.

“Según muchos usuarios, 10 meses para realizar las obras de remodelación del carril central de la Vía Expresa es demasiado tiempo. Sin embargo, David Hernández, gerente de Comisión de Protransporte, de la Municipalidad de Lima, aseguró que dicho plan es justo y necesario [...] Por su parte, Juan Tapia Grillo, Presidente del Centro de Investigación y de Asesoría

---

<sup>72</sup> “Por hoy día se restringe paso de autos particulares con un tramo del zanjón” A8. El Comercio 11 de abril de 2007. Año167 N°86 004.

del Transporte Terrestre (CIDATT) y Luis Quispe Candia, de la consultora Luz Ámbar, coincidieron en que los 10 meses requeridos son necesarios, pues las obras son de complicada ingeniería.”<sup>73</sup>

Aquí es importante mencionar que se asegura que serán solo diez meses y el proyecto terminó siendo de cuatro años, involucrando retrasos, observaciones, falta de información e incumplimiento de plazos.

- **Trome:** se avisa del cierre el mismo día para tomar precauciones y se da una ruta alterna. En el análisis de cómo sucedió el hecho, se detalla el caos y las demoras existentes. Se entrevista a una pasajera y se cita a Protransporte, que asegura que se iniciará el cierre de la vía.

“El cierre del carril central de la Vía Expresa que se realizó ayer por espacio de 24 horas, provocó un gigantesto caos vehicular entre el centro de Lima y Miraflores, generando el malestar de miles de personas que pugnaban por desplazarse a sus centros de labores o estudios. La medida busca establecer las rutas alternas que tomarán los buses de transporte público cuando este 16 de abril se clausure definitivamente el “zanjón” por 10 meses, a fin de iniciar las obras del Corredor Sur.”<sup>74</sup>

Los tres diarios contextualizan la noticia haciendo referencia al simulacro anterior y presentan los resultados del segundo simulacro de manera amplia y detallando los puntos de caos y desorden. Solo El Comercio y Trome citan a ciudadanos. Perú21 refuerza el enfoque del titular con comentarios de expertos que apoyan el proceso planteado por Protransporte.

## Coyuntura Específica 2. Ola de críticas al Metropolitano

- **El Comercio:** Continúan las obras en Barranco y se harán pruebas en vacío, un experto asegura que es normal tener la pruebas aunque no puede explicar la demora,

<sup>73</sup> “Justifican 10 meses de obras de Vía Expresa” P14. Perú21 10 de abril de 2007. Año5 N°1694.

<sup>74</sup> “Segundo cierre de Vía Expresa fue la locura” P6. Trome 12 de abril de 2007. Año6 N°1999.

desde el Congreso se pide investigar la obra. Se explica el funcionamiento de los buses e informa de la iniciativa en redes sociales sobre supervisión ciudadana a través del hashtag #Lentopolitano. No se inician las pruebas con los buses. Cuenta un caso humano sobre una familia que sería afectada por el tramo al final de la Vía Expresa, mostrando las irregularidades en la expropiación de terrenos.

“El especialista en temas de transporte Juan Carlos Dextre señaló que es normal hacer pruebas en vacío cuando se trata de un sistema de transporte de la talla del Metropolitano y calificó como prudencial el tiempo que según el Consejo tomarán (hasta fin de mes)”<sup>75</sup>

“Para la familia Cárdenas Perauna, la ruta del Metropolitano es en estos momentos más un problema que un alivio. El patriarca de la familia, Mario Cárdenas Ayala (63), tiene su hogar y negocio en un área en donde ejecutan obras pertenecientes al corredor y que estaría a punto de ser reducido a escombros.”<sup>76</sup>

- **Perú21:** La inauguración se suspende, proseguirán las pruebas en vacío, siguen las obras en varias estaciones, sale a la luz el incremento al doble del presupuesto original. Este diario presenta el cuadro del Congreso de la República sobre las “Obras de la Municipalidad de Lima 2003-2010” y se menciona una posible huelga de transportistas. La Comisión de Fiscalización del Congreso espera la presentación de Castañeda para aclarar los plazos y costos. No se iniciaron las pruebas en vacío, aunque se da más información de la estructura y funcionamiento de los buses.

“Y se acabó el misterio. Este jueves, fecha anunciada para la inauguración del Metropolitano, el corredor funcionará, pero sin pasajeros. Aunque parezca una broma, ese fue el anuncio de Norma Yarrow, regidora de la Municipalidad de Lima. [...] Amenaza. De otro lado, Julio Rau Rau miembro de

---

<sup>75</sup> Cuadro: “Es normal hacer las pruebas” en “Recorrido empezará sin pasajeros” A11. El Comercio 13 de abril de 2010. Año170 N°87 102

<sup>76</sup> “Protransporte demolerá casa en litigio donde vive invidente” A12. El Comercio 15 de abril de 2010. Año170 N°87 104.

la CONET, dijo que de no cumplirse el retiro de los vehículos viejos por parte de las cuatro empresas a las que se les adjudicó las rutas del Metropolitano, su gremio bloqueará las vías de acceso”<sup>77</sup>

“Lo de ayer fue solo una exhibición para la tribuna descontenta. La espera sigue, y no pocos limeños los llamaron “buses fantasma” [...] De otro lado, la congresista Fabiola Morales aseguró que el alcalde Luis Castañeda irá el martes 20 al Parlamento para explicar el retraso y el incremento, casi el doble del costo del Metropolitano.”<sup>78</sup>

- **Trome:** Se espera que el Metropolitano inicie sus operaciones el 15 de abril pero no de manera total, sino sin pasajeros según aclara una regidora resaltando la semaforización del sistema como ahorrador e inteligente. Se menciona la amplia crítica que existe en las redes sociales por las demoras y un experto asegura que la inversión en el Metropolitano es cara, se menciona el retraso de tres años.

“La obra es blanco de duras críticas por sus constantes postergaciones y aumentos de presupuesto. Se iba a inaugurar en abril del 2007, luego de diez meses de trabajo. Ya han pasado tres años y nada”<sup>79</sup>

“De otro lado, ante las críticas por el retaso del proyecto en Internet se lanzó la iniciativa “Chapa tu paradero”, que consiste en hacer una eventual fiscalización en las estaciones del “Metropolitano”. Para ellos están solicitando voluntarios que fotografíen el inicio de los recorridos a fin de comprobar que todo está en orden”<sup>80</sup>

Los tres diarios muestran la contradicción de plazos y el incumplimiento en el inicio de las pruebas en vacío del Metropolitano. Se muestra un cansancio por la espera y aumenta la expectativa sobre el funcionamiento de los buses del Metropolitano ya que

<sup>77</sup> “A finales de mayo operará Corredor Metropolitano” p16. Perú21 13 de abril de 2010. Año8 N°2793

<sup>78</sup> “Buses del Metropolitano se lucen, pero sigue la espera” P16 es nota a página entera. Perú21 14 de abril de 2010. Año8 N°2794.

<sup>79</sup> “Metropolitano a paso de tortuga” P8. Trome 13 de abril de 2010 1 Año8. N°3095.

<sup>80</sup> “Metropolitano sin pasajeros” P7. Trome 14 de abril del 2010 Año8 N°3096.

por fin fueron expuestos. Los tres diarios profundizan la información con expertos, cuadros extras de datos y la intervención del Congreso. Esto muestra un interés alto y una mayor desconfianza en las autoridades que no están cumpliendo su palabra al seguir aplazando el inicio de las obras.

Esta fecha deja clara la sensación de que no hay información suficiente de las autoridades, la obra genera desconfianza. Es importante resaltar la posición más cercana a los ciudadanos en este punto, esto se destaca en la ironía usada por Perú21 y la promoción de la campaña en redes sociales que hace Trome, El Comercio lo hace desde otro ángulo al contar el drama de la familia que podría perder su casa por las obras del Metropolitano.

También en esta coyuntura Trome en su última nota muestra la parte positiva de la obra, la semaforización<sup>81</sup> que será mejorada en el tramo que ocupa el Metropolitano. Además El Comercio con la nota del caso de una familia afectada por las obras muestra que el Metropolitano va más allá del transporte. Perú21 es más pesimista y sarcástico, menciona que el mismo Castañeda aseguró en el 2005 el Metropolitano estaría listo el 2006<sup>82</sup> y remarca la posición del Congreso de investigar.

### **Coyuntura Específica 3 Informe de la Contraloría sobre Metropolitano**

- **El Comercio:** se dan los detalles del informe de la Contraloría sobre el Metropolitano, Protransporte asegura que la Contraloría se retractará y niega las deficiencias encontradas tanto en recursos como infraestructura, explica la ampliación del recorrido minimizando la importancia del informe, pero la Contraloría asegura que no se retracta, desde Chiclayo, Castañeda defiende la obra asegurando desconocimiento técnico en el informe de la Contraloría, enfatizando que los críticos quieren ver fracasar la obra y asegura que es una obra para la gente.

---

<sup>81</sup> “Sacar cara por “Metropolitano””. P10. Trome, 15 de abril de 2010 Año8 N°3096

<sup>82</sup> ““El proyecto del Metropolitano estará listo en un año” Luis Castañeda, alcalde de Lima.21/05/2005” En “A finales de mayo operará Corredor Metropolitano” P16. Perú21, 13 de abril de 2010. Año8 N°2793

“Mario Portocarrero, gerente general de Protransporte aseguró ayer que dicho informe está cerrado. “Nuestros buses no irán a 60km/h como indica la Contraloría. Y así fueran a esa velocidad, no pasaría nada. Se ha elaborado una comisión adhoc para evaluar las recomendaciones, pero todo es incorrecto. Tal es así que el ingeniero Luis Vera el autor de ese expediente, manifestó que estaba equivocado”, sostuvo. Voceros de la Contraloría negaron que algún funcionario hubiera corregido el contenido del informe o que haya habido retractaciones. Por el contrario, instaron a Protransporte a acatar las observaciones.”<sup>83</sup>

“Chiclayo. El alcalde de Lima Luis Castañeda, aseguró en esta ciudad que la Contraloría General de la República hizo cuestionamientos a las obras del Metropolitano por desconocimiento técnico. “Cuando se hacen sistemas de este tipo generalmente son muy criticados, pero luego son queridos por la población. Nuestros críticos quieren que las obras fracasen. Esta es la raíz de los cuestionamientos”.”<sup>84</sup>

- **Perú21:** el informe de la Contraloría muestra serias observaciones en el Metropolitano tanto de presupuesto como en la infraestructura, Protransporte defiende las fallas encontradas, y habla sobre ensayos nocturnos y la participación de más de 90 mil personas en las pruebas en blanco, aunque ya no se asegura en qué fecha se inaugurará. Este informe genera la insistencia de la citación de Castañeda al Congreso.

“Asimismo, en el documento se considera que no está garantizada la vida útil del pavimento, del circuito y que la demora que se produjo en el cambio de contrato y otros ajustes han ocasionado una pérdida de 277 mil dólares más 70 890 soles.”<sup>85</sup>

---

<sup>83</sup> “Contraloría reafirma fallas en vías del Metropolitano” A8. El Comercio 21 de mayo de 2010. Año171 N°87140

<sup>84</sup> “Castañeda responde a la Contraloría” A18. El Comercio 22 de mayo del 2010 Año171 N°87141

<sup>85</sup> “Contraloría cuestiona el Metropolitano” P7 En sección política . Perú21 20 de mayo de 2010. Año8 N°2830

“Perú21 pudo comprobar que los conductores realizaban temerarias maniobras para controlar los buses articulados –de 18 metros de largo- en las curvas del paradero Plaza de Flores, en Barranco. [...] La Contraloría General de la República recomendó que la alcaldía tome acciones para para deslindar responsabilidades de funcionarios y ex funcionarios.”

- **Trome:** El informe de la Contraloría tiene siete observaciones en los gastos e infraestructura del Metropolitano. Castañeda sin embargo es muy positivo sobre las pruebas en blanco.

“Además se precisa [en el informe] que “la vida útil del pavimento del “Metropolitano” no está garantizada” es decir, existen fallas graves en su construcción, así como un ineficiente uso de los recursos públicos por parte del Protransporte, organismo encargado de dicha obra, lo que elevó el costo de la construcción sobre los 277 millones de dólares.”<sup>86</sup>

“El alcalde de Lima, Luis Castañeda dijo que este ensayo permitió evaluar el desempeño de pilotos y buses en las denominadas “horas punta” es decir de las 6 hasta las 9 de la noche.”<sup>87</sup>

Esta coyuntura es muy complicada puesto que muestra una negativa tanto de Castañeda como de Protransporte en reconocer sus errores ante el informe de la Contraloría, muestran una actitud que justifica y minimizarlas. Este momento es una prueba contundente sobre la irregularidad que existe detrás del Metropolitano tanto en el tema presupuestario como la infraestructura que puede afectar a los pasajeros. La profundización del informe en sí y de las aclaraciones de Castañeda se da más en El Comercio y Trome. Por su parte, Perú21 muestra las pruebas que continúan y la citación al Congreso del ex alcalde. Es la primera fecha que los tres diarios mencionan a Castañeda y en dos se le cita. Sin embargo esta coyuntura no hace referencia a

---

<sup>86</sup> “Detectan fallas en Metropolitano” P7. Trome 21 de mayo de 2010. Año8 N°3133 .Los corchetes son míos

<sup>87</sup> Cuadro “Así es la cosa” en “Detectan fallas en el Metropolitano” P7. Trome 21 de mayo de 2010. Año8 N°3133.

antecedente, lo cual hubiera servido para ver el cúmulo de retrasos. Perú21 sí tuvo las declaraciones del ex alcalde desde Chiclayo pero solo presenta las que se refieren al caso Comunicore negando las amenazas contra sus periodistas.

#### **Coyuntura Específica 4 Inicio del servicio pagado del Metropolitano**

- **El Comercio:** se inicia el servicio pagado con mediana acogida y los usuarios satisfechos, así como buen funcionamiento y se anuncian pruebas hacia Independencia, Av. Emancipación y Alfonso Ugarte, sin dar una fecha para el funcionamiento del recorrido completo.

“En un recorrido de El Comercio, se observó familias completas que viajaban desde las 6 a.m. para ser parte de las celebraciones por Fiestas Patrias. Al parecer, la estrategia de la Municipalidad de Lima al elegir el 28 de julio para el cobro, uno de los feriados más familiares y representativos del calendario, tuvo un efecto positivo”<sup>88</sup>

“El gerente general de Protransporte, Mario Portocarrero, anunció ayer que la próxima semana comenzarán las pruebas sin pasajeros de los buses del Metropolitano en el tramo que comprende la estación central, el jirón Lampa y las avenidas Emancipación, Alfonso Ugarte y Caquetá. En diálogo con **El Comercio**, Portocarrero no precisó qué día se iban a iniciar estas pruebas ni cuánto tiempo durarán, aunque señaló que en agosto los ensayos se podrán realizar con pasajeros.”<sup>89</sup>

- **Perú21:** se informa sobre el inicio de operaciones comerciales del Metropolitano en la mitad del tramo sur, con alimentadores gratuitos, además se realizan pruebas en vacío en el Jr. Lampa. A pesar que aún quedan cosas por implementar pero ya está en funcionamiento. Hubo poca afluencia de personas en la inauguración aunque no se

---

<sup>88</sup> “Se empezó a cobrar pasajes en buses del Metropolitano” A11. El Comercio, 29 de julio de 2010 Año 71 N° 87209.

<sup>89</sup> “Probarán el Metropolitano hasta la Av. Caquetá” A10. El Comercio, 30 de julio del 2010. Año 171 N° 87210.

brinda una cifra exacta. Los pasajeros señalan que este servicio es mejor para los tramos largos porque si no resulta muy caro.

“Después de casi tres meses, las pruebas gratuitas en el tramo sur del corredor vial Metropolitano llegaron a su fin. [...] Sin embargo, de los 18 paraderos de la ruta, las estaciones Plaza de flores y Boulevard, en el distrito de Barranco, no estarán habilitadas. En diálogo con **Perú21** Javier Cornejo, gerente de operaciones de Protransporte, informó que esos paraderos recién podrán ser utilizados en los próximos días.”<sup>90</sup>

“Desde las 6 a.m. de ayer los buses del Metropolitano lucieron casi vacíos. Al margen del feriado por Fiestas Patrias, la otra razón fue que se empezó a cobrar pasajes en el tramo sur, desde Chorrillos hasta el Cercado de Lima. En las primeras horas de la mañana los paraderos ubicados entre las estaciones Matellini y Central no tuvieron mucha afluencia de público. Al respecto, Mario Portocarrero, gerente de Protransporte afirmó que esto se debió, principalmente a que ayer fue día no laborable.”<sup>91</sup>

- **Trome:** No presentó cobertura sobre el Metropolitano.

Esta Coyuntura pone fin al proceso inicial del Metropolitano y lo convierte en el “nuevo sistema de transporte” en marcha. Aún falta la mitad del recorrido y están programadas las pruebas en las estaciones del centro de Lima, Protransporte espera que las personas usen el servicio y se recarguen más tarjetas. Esta coyuntura tampoco es contextualizada por los diarios seleccionados, si bien es un paso para el Metropolitano se debieron recordar todos los retrasos, así como los pasos que se dieron y los cuestionamientos que hubieron tanto de parte de las autoridades y la ciudadanía. Se da una profundización sobre estos primeros días de funcionamiento aunque las autoridades no tienen cifras exactas de usuarios o plazos concretos para que el sistema esté a su 100%.

---

<sup>90</sup> “Desde hoy se cobrará por viaje en el Metropolitano” P16 Perú21, 28 de julio de 2010. Año 8 N° 28999.

<sup>91</sup> “Prefieren usar el Metropolitano para recorridos largos” P19. Perú21 29 de julio de 2010 Año 8 N° 2900

Luego de revisar el contenido de la cobertura que dio cada diario en cada Coyuntura Específica, ahora es necesario ver el enfoque o *framing*. Es decir, por dónde se enfoca la noticia y a qué aspectos se le da énfasis. Ese tiene dos partes: el titular y el contenido general. El titular muestra la idea principal que busca resaltar el medio, mientras el contenido general puede tratar varios ángulos justamente para brindar información completa (Ver Tabla R4).

El enfoque más usado de las Coyunturas Específicas es el *urbano* (n=14). Se refiere a la información sobre los cambios que se darán en el tránsito en la zona de las obras y en general; seguido del *técnico* (n=11) que se relaciona con las explicaciones de buses, vías, estaciones, paraderos, la tarjeta electrónica, semaforización, etc., y las fallas observadas por el Informe de la Contraloría.

En tercer lugar está el enfoque de *denuncia* (n=10), que hace referencia tanto a quejas de usuarios, de la redacción y a la investigación hecha por la Contraloría. Los datos de *interés común* (n=7), aluden a la información para la vida diaria, principalmente los desvíos, avisos de pruebas etc.; el enfoque *político* (n=3) en quinto lugar, hace referencia a la desviación del tema de obras públicas hacia el ámbito político: las citaciones al Congreso y a la desvinculación de responsabilidad de Castañeda ante el informe de la Contraloría al culpar a sus críticos. El enfoque *económico* (n=2) se ejemplifica en Perú<sup>21</sup> por las referencias al presupuesto invertido y que se va incrementando sin explicación y en Trome a las referencias de la duplicación del presupuesto presentadas por el Informe de la Contraloría.

Por último, el enfoque *social* (n=1) hace referencia a la afectación directa de personas. El caso más resaltante es el que menciona El Comercio: la familia que podría perder su propiedad por una mala coordinación de Protransporte.

Ese es el contenido general que se presenta en las Coyunturas Específicas analizadas y se observa una mayor cobertura en el ámbito *urbano*, dado que es una obra nueva que transformó la ciudad. Sin embargo, pero según los titulares se identifica de otra manera

ese enfoque por el cual se encuadra o *se levanta* la noticia. A continuación veamos los encuadres más resaltantes por diario<sup>92</sup>:

#### El Comercio:

Llevando a cabo un conteo del enfoque en el contenido, El Comercio tiene un enfoque *urbano* mayoritario, seguido de *técnico*, *denuncia*, *interés común* y en la misma cantidad *político* y *social*. Al hacer la observación del enfoque según los titulares continúa predominando el enfoque *urbano*, seguido por el *técnico*. Sin embargo este se conjuga con un enfoque de *denuncia* y *político* en la tercera coyuntura, debido a que el Informe de Contraloría pone en jaque la infraestructura y el uso de recursos, hecho minimizado por Castañeda, asegurando que es una acusación de los opositores. Esto muestra que El Comercio tuvo un enfoque más cercano al ciudadano, dando datos claves para la vida diaria y buscando datos técnicos sobre la nueva infraestructura y equipamiento del Metropolitano. Además es el único que presenta un enfoque *social* que trata el tema de las expropiaciones y lo muestra como una injusticia no llevar bien este proceso que puede afectar gravemente a un invidente.

#### Perú21:

Según el conteo de cantidad de enfoques por contenido, Perú21 presenta mayormente un enfoque *urbano*, seguido de *denuncia* y luego *técnico*, *interés común*, *político* y *económico*. En la observación de titulares, el enfoque *urbano* también prima, seguido del *técnico* ligado a *interés común* por el tipo de obras que se dan y luego *político* y *denuncia*. Esto quiere decir que Perú21 varió el enfoque que presentaba sobre el Metropolitano en cada Coyuntura Específica, lo que muestra una visión más compleja y completa del servicio. Se debe resaltar que este diario insistió más en el pedido del Congreso de la presencia del ex alcalde Castañeda. Y a su vez buscó las opiniones de expertos en transporte para verificar los plazos y costos de la obra.

---

<sup>92</sup> Ver en anexo a.4 Tabla R4

Trome:

La cantidad de contenido muestra un enfoque similar a los diarios anteriores, tanto *urbano*, *técnico* y de *interés común*. Seguido por el enfoque de *denuncia* y *económico*, lo cual se repite en los titulares. Esto demuestra que este diario estaba al tanto del tema pero que no buscaba mayores alcances o aristas para desarrollarlo. Eso se comprueba con su nula cobertura en la última fecha.

Parte del análisis fue también observar cual era el sujeto de la noticia. Se plantearon cuatro posibilidades: la Municipalidad de Lima, la Reforma del Transporte, el ex alcalde Luis Castañeda y el Metropolitano. (Ver Tabla R5).

Se observa que después de la primera Coyuntura Específica no se habla indirectamente de la Reforma del Transporte, porque no se usan esas palabras pero se informa de una alternativa que podría mejorar la situación actual, es el Metropolitano el sujeto principal de las notas. No se le menciona tanto al ex alcalde porque se relaciona la obra con sus voceros que suelen ser en un mayoría gerentes de Protransporte. Como veremos más adelante, estas sutilezas son las que acercan a Castañeda a las clases sociales más populares ocultando el costo social necesario de cambios como este.

Las fuentes son una variable clave debido a su importancia y la demostración del diario de un trabajo más amplio y profundo, un interés por ver más ángulos y opiniones del mismo tema. En el capítulo de Cobertura se hizo la diferenciación entre fuentes *involucradas* – de Protransporte o de la Municipalidad de Lima - y *externas* - expertos, ciudadanos y otras autoridades de entidades distintas e incluso de miembros de la Municipalidad de Lima pero de la oposición- por lo que en este capítulo seguiremos ese mismo criterio. Aquí se detallará la importancia y aporte de cada una de ellas y se analizará la repetición de las mismas, para identificar qué fuentes únicas tiene cada diario. (Ver Tabla R6)

Se observan varias fuentes repetidas tanto por Coyuntura Específica como por diario, esto se debe a que de parte de la Municipalidad de Lima y Protransporte eran los

mismos voceros los que respondían siempre y en el caso de las fuentes *externas* hay un experto que es empleado por los tres diarios dado que es el más conocido sobre temas de transporte.

Las fuentes *involucradas* son: 8

Protransporte:

- David Hernández (5v), vocero del Instituto Protransporte de Lima Metropolitana.
- Fabricio Orozco (3v), jefe de la oficina de asesoría jurídica de Protransporte.
- Mario Portocarrero(7v), gerente general Protransporte.
- Javier Cornejo(3v), gerente de operaciones de Protransporte.

Municipalidad de Lima:

- Luis Castañeda (2v), alcalde de Lima.
- Norma Yarrow (4v), regidora.
- Fabiola Morales (2v), congresista SN.

Concesionario:

- Luis Morán (3), gerente de Proyecto de la empresa Motores Diesel Andinos SA (MODASA).

Las fuentes *externas* son: 8 y 8 ciudadanos:

Ciudadanos (hay 3 más sin identificar) (8):

- Julio Sanjinez, Rosa María Perales, Claudia García, Martín Lecaros, Mary Cárdenas

Contraloría:

- Luis Vera, ingeniero que realizó el informe de Contraloría.
- Lenka Zajec Yeludic, Contraloría General de la República/Gerencia Central de Prensa e Imagen.

Congreso de la República:

- Alfonso Maslucán(2v), congresista nacionalista.
- José Vega, congresista y Pdte. de Comisión de Fiscalización.

Expertos en Transporte:

- Jorge Dextre, especialista temas de transporte.
- Juan Tapia, presidente de CIDATT .
- Luis Quispe Candia (4v), Pdte de consultora Luz Ambar.

Transportista:

- Julio Raurau, dirigente de CONET.

Así tenemos que la fuente más usada es Mario Portocarrero, gerente general de Protransporte, fuente *involucrada*. Luego siguen sus compañeros de la misma institución que los tres diarios comparten en la misma Coyuntura Específica, lo cual refuerza la idea de que había un vocero asignado para responder en determinado acontecimiento. Entre las fuentes *externas* está Luis Quispe Candia con la mayor

cantidad de apariciones. Por otro lado, si observamos las fuentes únicas o exclusivas es El Comercio (n=8) el diario que presenta el mayor número, estas incluyen a cuatro ciudadanos, un experto, dos autoridades de la Contraloría y uno del Congreso. Por su parte, Perú21 (n=6) tiene dos fuentes ciudadanas, una fuente exclusiva involucrada, la congresista Morales y tres fuentes exclusivas externas: un experto, el transportista y el presidente de la Comisión de Fiscalización, por lo cual este diario tendría la mayor diversidad de fuentes exclusivas. Cabe resaltar que Trome no tuvo fuentes exclusivas.

Como era de esperarse, las voces de las fuentes *involucradas* defienden la obra a pesar de los largos retrasos, quejas e investigaciones que se producen; por su parte, las fuentes *externas* no siempre tienen una posición al contrario buscan más información para poder tener datos exactos, especialmente en el caso de los congresistas. Las fuentes de la Contraloría efectivamente denuncian a partir de las observaciones presentadas en su informe, en el cual aparecen quejas tanto de los transportistas como de los usuarios de transporte público. Los expertos, por su parte, en varios momentos apoyan las acciones de Protransporte aunque en la Coyuntura Específica 3 sí critican el retraso y los gastos.

Algo importante de remarcar en el caso de El Comercio y Perú21 es que los reporteros buscan tener una opinión informada y vivencial por lo que se lee “este diario estuvo ahí”, lo que brinda mayor credibilidad, una percepción directa y propia, además de tener en cuenta la opinión de los ciudadanos.

Es así que gracias al análisis que se realizó de la cobertura, el enfoque usado y las fuentes citadas por los diarios se puede afirmar que hay diferencias en los enfoques, sin que esto signifique que los medios entren en oposición, de hecho resaltan las similitudes. Vale la pena enfatizar que no hay una crítica al Metropolitano directamente o a lo que esta obra cambiará y compete en su aporte al transporte público limeño. Además se da cuenta de los beneficios, pero sí existe una crítica indirecta y entre líneas, por la manera en la que se presenta la información, hacia las autoridades responsables. En primer lugar hacia Protransporte y luego a la Municipalidad, en la figura del es

alcalde Luis Castañeda Lossio, por haber sido él quien aseguró que las obras solo durarían diez meses y se inauguraría en el 2006.<sup>93</sup>

Sobre la agenda setting, ya se vio en el capítulo de Cobertura que la aparición del tema en portada es regular, excepto en Trome que es nula, y la selección de coyunturas para esta investigación escogió momentos clave del proceso del Metropolitano. Sin embargo, es en la Coyuntura Específica 4 que se vuelve relevante porque llega la esperada inauguración de la operación comercial, y está en boga el caso Comunicore que se lleva la atención de todo lo relacionado con el ex alcalde Castañeda. Entonces se puede decir que el Metropolitano no fue parte de la agenda de los medios, sino que se la dio una cobertura más circunstancial debido a la envergadura de la obra y su impacto en la sociedad y la vida de la ciudadanía, aunque este solo beneficie al 8% de la sociedad,<sup>94</sup> los retrasos que presentó y la expectativa generada en la población. Cabe resaltar que la cobertura de los hechos que se dieron en la obra generaron interés y expectativa general, por lo que se puede decir que el rebote y la representación periodística sobre el Metropolitano llegó a toda la población, sea esta potencial usuaria o no del servicio.

En este capítulo también realizaremos un análisis del lenguaje usado. Esto se asocia con el tipo de público al que se dirige cada diario, la segmentación, que exige un lenguaje fácil de entender para todo tipo de consumidor. Además, ayudará a poder identificar si se da una valoración a través de adjetivos calificativos, jerga, frases de burla o replanescas y el uso de metaplasmo silábico,<sup>95</sup> asociados a la prensa sensacionalista.

Para esta variable cualitativa se considera que las encuestas realizadas por IPSOS, tanto el 2010 como 2011, consideran que Trome (42%-48%) es el diario con un lenguaje fácil de entender, seguido por El Comercio (34%-42%) y al final se encuentra Perú21 (12%-16%). Según nuestro análisis de las Coyunturas Específicas podemos comprobar estas estadísticas porque Perú21 es el diario que más frases y adjetivos calificativos emplea,

---

<sup>93</sup> ““El proyecto del Metropolitano estará listo en un año” Luis Castañeda, alcalde de Lima.21/05/2005” En “A finales de mayo operará Corredor Metropolitano” P16. Perú21, 13 de abril de 2010. Año8 N°2793.

<sup>94</sup> “El Metropolitano y el Metro de Lima cubren solo el 8% de la demanda actual” Portal Web de La República Publicado 12 de abril de 2014. Consultado 05 junio de 2014.

<sup>95</sup> Metaplasmo silábico: cambiar las sílabas de orden para decir la misma palabra baño = ñoba. VOCABULARIO (Mejía, 2011: 117-120)

además de la ironía en sus textos. En El Comercio se encuentran también algunos adjetivos pero solo en dos fechas y en Trome, contrario a lo esperado, no se encuentra un lenguaje más coloquial o con mayor uso de adjetivos, por lo que se han marcado las palabras o frases que no se esperaban encontrar en un diario popular y las adjetivaciones. Sí es necesario destacar que son los titulares son los que presentan más el tono y sintaxis sensacionalista, pero el contenido y desarrollo de la nota es sencillo pero claro y formal, tampoco se hace uso de una redacción oral. (Ver Tabla R7).

Las fotografías que aparecen en las Coyunturas Específicas son en un 95% sobre las obras en sí del Metropolitano y los buses del sistema, que más que aportar una información extra a la nota la contextualizan y son un reflejo de realidad, la espera y la proyección de la obra.

Sobre la influencia de la línea editorial, se ha notado que no se ha dado en este tema un sesgo vinculado a una posición política, que en este caso sería sobre el ex alcalde Castañeda Lossio de Solidaridad Nacional. Se llega a esta conclusión, primero porque el Metropolitano no llegó a los editoriales. Dentro del periodo de tiempo seleccionado solo hubo un comentario del editor de sección que criticaba a las autoridades responsables del Metropolitano por sus retrasos y la falta de comunicación e información en El Comercio. Esto también se comprueba al identificar otros temas más polémicos y de crisis en la política nacional en la agenda de los medios, como casos de corrupción en el gobierno aprista y luego el cuestionamiento sobre Comunicore en la misma gestión municipal al final del periodo de esta investigación.

El periodista Daniel Yovera nos afirma que “La política [de la Municipalidad Metropolitana de Lima] consistía básicamente en no dar información.”<sup>96</sup>. Opinión a la que la periodista Jackeline Fowks se suma y asegura que este tema no se marcó por la línea editorial también por una falta de interés de los medios:

“[Es posible que no haya más desarrollo de la información sobre el proceso del Metropolitano porque]: a los medios al inicio no les interesaba o estaban a

---

<sup>96</sup> VENERO, Paloma. 2012 D.Y. Entrevista del 17 de abril a Daniel Yovera.

favor de Castañeda, habían otros hechos más importantes o no percibían que esto fuera importante para la ciudadanía opinión pública. Todas son ciertas.”<sup>97</sup>

Por ello, la postura de los diarios se limitó a dar una cobertura que presenta los hechos del desarrollo del Metropolitano, las contradicciones sobre los plazos y avances del mismo. Además de dar espacio a los beneficios que se esperan que este sistema otorgue, porque se percibe un apoyo al cambio que este proyecto implementará en el transporte público, que es reconocido por los tres diarios como un gran problema de la ciudad de Lima; aunque no se enfoca el tema desde un panorama más amplio que identificaría la necesidad de una reforma general y políticas claras sobre reglamentación y regulación en este sector.

Sobre la imagen del Metropolitano, la representación que generan los medios, con base en la cobertura analizada, muestra un enfoque mucho más urbano por lo que habría un cambio en la sociedad y el transporte aunque sin hacer la referencia a Reforma del mismo, porque la Municipalidad no lo planteó en esos términos; el silencio y los retrasos ayudaron a construir una imagen de incumplimiento y postergación sobre todo de Protransporte. Sin embargo, no se dejaron de tener en cuenta los beneficios del servicio sobre todo cuando ya se tuvo casi listas las operaciones comerciales.

Para la coordinadora del Observatorio Lima Cómo Vamos, Mariana Alegre, el Metropolitano tuvo una representación negativa por todos los problemas que enfrentó en el camino y por no satisfacer la necesidad de todos:

“Con todos los temas que tiene, el Metropolitano soluciona problemas, así en parte ha influido pero como un beneficio para pocos, usualmente las publicaciones de la prensa iban en contra del Metropolitano [...] el reclamo era por los costos y ahora por el funcionamiento. La gente siempre a va a estar insatisfecha [...] Eso es cultural, cuanta mayor calidad y cobertura mayor exigencia [...] La Municipalidad ha tenido un año para resolver algunos asuntos,

---

<sup>97</sup> VENERO, Paloma. 2011 J.F. Entrevista del 05 de noviembre a Jackeline Fowks.

porque no importa que sea Castañeda o Villarán o quien esté al frente, se tienen que solucionar.”<sup>98</sup>

Se percibe una cobertura negativa, debido a que los medios enfatizan las faltas y errores que se dan de manera continua no solo por su cobertura presencial en la obra sino por las contradicciones de las mismas autoridades sobre los plazos y el preocupante informe de la Contraloría que observa puntos claves del proyecto.

Para el periodista Enrique Chávez la representación del Metropolitano es inexistente, por el tipo de cobertura y el hermetismo de la Municipalidad:

“[la imagen del Metropolitano...] es básicamente inexistente o muy poco existente como para que cada medio tenga una posición demasiado marcada sobre el funcionamiento en sí del sistema. [...] aquí tenemos una orfandad grandísima en el tema de autoridad municipal como generadora de valores urbanos y ciudadanos.[hace falta ] trasladar lo que es una cultura metro.”<sup>99</sup>

El proyecto que aparece enfocado como el cierre de la Vía Expresa no marca un inicio alentador ni se presenta como la promesa de la innovación. Por su parte, la Municipalidad de Lima y Protransporte no muestran una estrategia de comunicación amigable que permita a los medios resaltar una propuesta mejor, de transformación y mejora del transporte, por lo cual los errores del Metropolitano se relacionan directamente con el manejo que se da del tema de parte de las autoridades y la poca información que brindan.

El líder de opinión y ex director de Perú21, Augusto Álvarez Rodrich, coincide con Chávez y Alegre, señalando la poca cobertura del Metropolitano, debido a que podría haber desencadenado en un escándalo de corrupción:

“[la imagen periodística sobre el Metropolitano es] que ha sido una obra corrupta, eso es lo más llamativo. [el papel que jugó de la prensa en el proceso de

---

<sup>98</sup> VENERO, Paloma. 2011 M.A. Entrevista del 07 de noviembre a Mariana Alegre.

<sup>99</sup> VENERO, Paloma. 2012 E.Ch. Entrevista del 28 de octubre a Enrique Chavez

construcción del Metropolitano] me atrevería a decir que ninguno, [porque la obra] no ha sido relevante. Es una ciudad de nueve millones de personas y para la mayoría no le interesa para nada porque no pasa por sus vidas.”<sup>100</sup>

Como señala Álvarez Rodrich, lo más llamativo es la posible corrupción por el incremento en el presupuesto, resaltan dos aspectos; que los diarios no veían la relevancia de la obra y el impacto que causarían en la sociedad al ser la primera obra implementada para la mejora del transporte de Lima. El otro aspecto radica en el enfoque que la prensa otorga a lo que no funciona. Además de sus mecanismos para reconocer como más noticiosos, sin permitir un espacio para los temas de desarrollo local y la concientización de un debate sobre los problemas que afectan el desarrollo.

Para aplicar el concepto de la espiral del silencio en el caso del Metropolitano identificamos el factor de conformidad<sup>101</sup>, el cual se plasma en la idea de modificar el transporte caótico al que los limeños estamos acostumbrados. La realidad que muestran la *guerra del centavo* y la *cultura combi*, que día a día se viven en todas las avenidas de Lima ya no solo en el transporte público sino que se han convertido en parte del comportamiento tanto de conductores como de peatones. Ese cambio de pensamiento y el reconocimiento de la necesidad de implementar iniciativas para una mejora permitiría aceptar y adecuarse a un sistema que ofrece mayores ventajas y comodidades pero que exige de su parte seguir ciertas normas como horarios, paraderos establecidos, filas de espera, trasbordos, tarifas fijas, etc.

Según la cobertura analizada en las Coyunturas Específicas no existe una posición suficientemente fuerte de la Municipalidad de Lima ni Protransporte o los diarios seleccionados para generar una corriente de opinión nueva o una que plantee cuestionar y buscar cambiar la existente sobre el caos y desorden vehicular. Esto debería darse desde las instituciones responsables y políticas claras desde el Estado, pero no se ha hecho. Por lo tanto, los medios solo reflejan la realidad que existe y toman al Metropolitano como una obra más de la Municipalidad sin dar cabida a su envergadura e importancia como el primer paso de la Reforma del Transporte, que traerá orden y

---

<sup>100</sup> VENERO, Paloma. 2011 M.G. Entrevista del 27 de Octubre a Augusto Álvarez Rodrich

<sup>101</sup> (Mujica 1967:60).

cambio en el comportamiento en los usuarios que solo se vive cuando uno ingresa a las estaciones.

Si se da de esta manera es por una falta de cultura vial, una falta de respeto entre peatón y conductor y de ambos hacia las normas de tránsito, dado que la *cultura combi* está arraigada en la población, sobre todo en los sectores C, D y E que pueden no tener instrucción adecuada, son inmigrantes o hijos de inmigrantes que provienen de realidades distintas con un sistema de tránsito mucho más pequeño menos caótico. Es también a estos NSE a donde pertenecen la mayoría de transportistas, cobradores, choferes, dateros e infractores que mantienen el sistema como está porque así lo conocieron y es su manera de subsistir en un sistema paralelo al que regula el Estado, como ya explicamos en el capítulo tres.

Por lo tanto, los diarios no generaron un cambio de perspectiva y un camino de adaptación al nuevo sistema que se implementaría debido principalmente a que no hubo un trabajo conjunto de las autoridades para divulgar de esta manera la información. Esto puede haber sido una estrategia de la Municipalidad para no crear conflictos con las personas que trabajan en el sector de transporte asegurando que su manera de trabajar es peligrosa, irregular y genera muchos problemas a la sociedad. Se quiso evitar proponer una perspectiva impopular para evitar huelgas y protestas que se dieron luego en la gestión de la alcaldesa Villarán por usar el término “Reforma del Transporte” y asegurar que sacaría a las combis de las calles. Justamente por esa mayoría que está aferrada al sistema que se maneja hoy en día y no imagina una modificación beneficiosa y ordenada para la sociedad limeña.

## **REPRESENTACIÓN DEL EX ALCALDE LUIS CASTAÑEDA**

Una de las hipótesis de esta tesis es demostrar que el Metropolitano fue uno de los proyectos que Castañeda quiso hacer emblemático vinculándolo a su nombre y llegó a usar como propaganda política para la campaña presidencial. Si bien esta investigación no llega a las puertas de las elecciones presidenciales, vemos en las Coyunturas Específicas seleccionadas que esta autoridad defiende ampliamente el proyecto. Esto es

de esperarse por el arduo trabajo que esto implica y por las mejoras que se implementarían innegablemente para la ciudad. Sin embargo, a su vez es muy enfático en negar los errores que una entidad como la Contraloría General de la República en su momento detectó en la obra, aparte de sus contradicciones y las de regidores de la Municipalidad sobre los plazos en que se daría la obra.

Además, en la Coyuntura Específica 3 El Comercio presenta las declaraciones el ex alcalde asegurando que las críticas provienen de los opositores que buscan que su fracase. Se busca entonces no solo personalizar la obra sino victimizarse y asegurar que es mérito absoluto de él y su gestión, aunque se sabe que la idea, el proceso de crédito con los bancos internacionales y el plan de desarrollo fue elaborado por la gestión previa a la suya, de Alberto Andrade.

De esa manera se comprueba nuestra hipótesis, sobre una realidad que es constante en nuestra sociedad: las autoridades buscan crear en el imaginario social la idea de que las obras solo se dan por ellos, no que debe existir un plan de desarrollo que planifique el futuro de la ciudad, que debería cumplirse más allá de la autoridad que sea elegida en busca del crecimiento y beneficio general.

Esta postura se puede respaldar con los testimonios de nuestros entrevistados, quienes han tenido una posición muy similar a la de esta investigación, sobre cómo se dio la relación de la gestión de Castañeda y el tratamiento del tema del Metropolitano en los medios, que además se repitió en varias de sus obras. Esto se puede entender como una actitud de marketing político del ex alcalde, la poca aparición en medios asegurando que hace obras y no necesita mediatizarlas, haciendo referencia a los discursos y promesas de otros candidatos.

La periodista Jackeline Fowks resalta el apodo del ex alcalde “mudo”, además un aprovechamiento de las obras en beneficio de la imagen propia más que de un cumplimiento del deber:

“A Castañeda por algo le decían el mudo, los únicos momentos en los que él aparecía era para mostrar algo, incluso en los peores momentos de crítica él seguía

poniendo de escudo a Marco Parra, que además era el que más sabe de derecho administrativo o de derecho municipal [...] en una época el Metropolitano tuvo tanto cuestionamiento que ahí en su evaluación o [porque] le dijeron que convenía no aparecer, solo aparecer cuando estuviera todo pintadito y él pudiera poner su placa. Pero además es bien importante ver que él, más o menos, repite lo mismo que hacía Fujimori cuando inauguraba carreteras, que da toda la impresión de ser una dádiva y no que estas cumpliendo no solo con tu responsabilidad sino con un proyecto de la ciudad [...] porque él decía yo soy un hacedor no soy político. [...] Mi especulación es que se viera el Metropolitano funcionando lo más cercano a la campaña [presidencial]. Entonces tenías la cara de Castañeda por todas partes, la gente viajando gratis en el Metropolitano.”<sup>102</sup>

La idea de apropiarse de las obras al darles un nombre propio no genera en la ciudadanía más que agradecimiento y la creencia de que la reelección es la única manera en la que estas continuarán. Además de esta medida que es general en muchas partes del Perú, y también en relación a la política regional y presidencial, la diferencia con Castañeda es que no declaraba mucho en los medios voluntariamente y menos a solicitud. Su estrategia siempre fue aparecer en los buenos momentos, las inauguraciones, el momento de los resultados para demostrar que él cumplía, pero desaparecía al momento de los cuestionamientos.

La poca información brindada por su gestión ha sido recalcada incluso por una regidora opositora que buscaba tener los datos clave para tener conocimiento acerca del desarrollo de las obras. Además la ex regidora municipal Marisa Glave, coincide con Fowks, al asegurar que la estrategia del ex alcalde era no dar información y probablemente solo inaugurar el Metropolitano no para ver su funcionamiento completo:

“Antes [en la gestión de Castañeda] cuando un periodista [buscaba algo] nunca encontraba la información. Esa es una forma de blindar el sistema de impedir el intercambio de información. [...] También se debía a que Castañeda no

---

<sup>102</sup> VENERO, Paloma. 2011 J.F. Entrevista del 05 de noviembre a Jackeline Fowks.

se expresaba mucho, era difícil sacarle una opinión. La estrategia de Castañeda era buenísima, las sesiones de Concejo [Municipal] eran a las seis de la tarde, qué periodista de redacción va a estar a esa hora, está cerrando su redacción. [...] Con esa estrategia Castañeda silenciaba a su oposición porque no les permitía acceder a información [...] Creo que Castañeda nunca quiso prepararse para poner andar el sistema. Creo que él se preparó para ser presidente y tenerla lista para cuando la campaña iniciara.”<sup>103</sup>

Estas declaraciones muestran una estrategia muy estructurada para que todo encaje y avance sin cuestionamientos o reclamos, no tener información limita las denuncias. Por lo tanto, se identifica una medida sistemática de resguardo a la imagen y las obras desarrolladas por Castañeda, dada por el mismo y el equipo con el que trabajaba. Esto no implica reconocer los aportes y beneficios que brinda el Metropolitano hasta hoy, pero sí que el tipo de cobertura que se dio no es una limitación de los medios por su interés o línea editorial sino de la poca información con la que contaban de parte de la Municipalidad de Lima. También se evidenció con el Informe de la Contraloría General de la República que se muestra en la Coyuntura Específica 3 e incluso en la Coyuntura Específica 4, tres meses después, en la carta que se publica en El Comercio, no tiene respuestas ni muestra haber acatado las recomendaciones de dicha institución.

Para el periodista Enrique Chávez, la gestión de Castañeda Lossio fue poco transparente y con problemas de comunicación:

“[La gestión de Castañeda] fue una administración que pecó mucho de poca transparencia y esto se vio reflejado en todo el tema del Metropolitano, en los retrasos y los sobrecostos del sistema. [...] Entonces me parece que ha habido poca cobertura y esto tiene que ver con el proceso de comunicación definido desde la propia municipalidad, porque acuérdate si Castañeda era el mudo, el municipio en general no han sabido comunicar bien las bondades del Metropolitano. La crítica fue negativa en líneas generales se perdió de vista

---

<sup>103</sup> VENERO, Paloma. 2012 M.G. Entrevista del 02 de abril a Marisa Glave.

probablemente la impostergable necesidad del sistema y la importancia potencial que tenía.”<sup>104</sup>

La poca transparencia a la que hace referencia Chávez se puede relacionar con la poca información brindada, con su apodo de “mudo”, y en la falta de detalle sobre el desarrollo del Metropolitano. La Municipalidad se perdió la oportunidad de afianzar lo positivo del proyecto y de resaltar sus beneficios, lo que generó que la información se profundizara, con expertos y la voz de los ciudadanos, que también estaban cansados de los retrasos. Por lo tanto la llegada del servicio no fue lo esperado pues porque ya se había generado un desgaste de la imagen debido a la carga negativa de las críticas y, sobre todo, al deficiente manejo de los tiempos.

Según el ex periodista de Perú21 Daniel Yovera, tanto el tema del Metropolitano como los relacionados con Castañeda generaban interés, sin embargo él presentaba una contradicción entre lo que pretendía ser y lo que realmente hacía:

“Recuerdo que cuando sacábamos temas de Castañeda en Perú21, alguna denuncia, se vendía bien, se vendían varios ejemplares. Lo de la construcción del Metropolitano vendía y era interesante. [...] a la gente no le gustaba que Castañeda no apareciera. [...] Eso tiene que ver mucho con el discurso de Castañeda el tipo que se presentaba como el gran gerente que necesitaba Lima, el eficiente, pero si alguien es eficiente ahorra recursos y hace las cosas sin demorarse una eternidad, es un tipo transparente y que da cuenta de sus actos. Y ninguna de estas cosas que mencionó las cumplía el señor Castañeda.”<sup>105</sup>

Nuevamente aparece la imagen del “gerente” que supuestamente contrapone al político palabrero, pero que debido a los vacíos que se generaron por falta de información el periodismo buscó encontrar respuestas de todas maneras y se produjeron denuncias. Además, el pueblo pedía al hacedor y este no aparecía, no se pronunciaba, había una contradicción interna pues su imagen de “gerente eficiente” no coincidía con los retrasos y los abruptos aumentos en el presupuesto.

<sup>104</sup> VENERO, Paloma. 2012 E.Ch. Entrevista del 28 de octubre a Enrique Chávez.

<sup>105</sup> VENERO, Paloma. 2012 D.Y. Entrevista del 17 de abril a Daniel Yovera.

## 6. CONCLUSIONES

Se ha dividido las conclusiones en tres partes, la primera toma en cuenta las categorías más importantes tanto cuantitativas (Cobertura) como cualitativas (Representación); la segunda hace referencia a los objetivos trazados en la investigación y la tercera está relacionada con las hipótesis planteadas.

### **Sobre la cobertura periodística de los diarios**

La ciudadanía se ve afectada por las acciones, obras y servicios públicos, y la cobertura de los mismos debe ser trascendental y no solo durante los periodos de elecciones sino durante todo el mandato de los alcaldes y funcionarios. El Metropolitano se presenta como una alternativa nueva de transporte público, dando a los usuarios una expectativa diferente siendo única en su tipo. El proceso de construcción y la habilitación de la obra para la prestación del servicio pasan a ser importantes y deben ser conocidos por todos, esto no se dio de esa manera debido a dos factores: la poca comunicación de la Municipalidad de Lima sobre el Metropolitano y el interés poco profundo de los medios sobre el tema de transporte en sí.

*Perú21* es el diario con mayor cobertura, pues tiene más portadas con el tema del Metropolitano. Esto nos muestra el interés por la cantidad de espacio y la cantidad de apariciones en primera plana, su captación y comprensión por el público, así estas sean pequeñas, no sean la noticia principal y no todas tengan una foto. También este diario le da al lector mayor cantidad de aristas de información al presentar más notas de página entera con fotos y varios cuadros de datos extra. En la tercera y cuarta coyuntura, *Perú21* desarrolla más el tema de Comunicore relacionado al ex alcalde, y los periodistas que desarrollaron el destape del caso, recibieron amenazas por su investigación, lo cual alejó en cierta medida el seguimiento y profundización de los hechos del Metropolitano, sin dejar de tener una cobertura importante y detallada, se encontró menos publicaciones en esas fechas aunque las pocas que hay están largamente desarrolladas.

*El Comercio* tuvo las dos únicas notas de opinión de la muestra, lo que hace que tenga más notas publicadas. Las publicaciones de opinión corresponden a la crítica del editor de la sección y la segunda a la carta de la Gerencia de Comunicaciones de la Contraloría que hace sus descargos sobre sus alcances sobre el Metropolitano. *El Comercio* presenta la mayor variedad de fuentes y hace un equilibrio entre las fuentes involucradas y las externas. En la Coyuntura Específica 2, este diario presenta en su portada el tema como la segunda nota más importante con una foto amplia de un bus del Metropolitano, esto muestra que el tema va tomando relevancia en el momento de mayor crítica en su contra.

*Trome* no presenta el tema del Metropolitano en sus portadas, en las coyunturas seleccionadas. Pero en las 7 publicaciones que muestra del tema en seis aparecen fotos, siendo este un diario de característica visual estas hacen que su público tenga mayor retención de la noticia, por la memoria visual. *Trome* no tiene cobertura en la última Coyuntura Específica, el cierre del proceso de construcción con la inauguración y solo tuvo cobertura de la mitad de las ediciones previstas por diario. La semaforización en la Coyuntura Específica 2, es la única publicación completamente positiva de la obra. En la nota enfoca las ventajas de estos semáforos, lo cual no llegó a ser comprobado. Con esta publicación marca una tendencia distinta de los otros diarios y muestra un lado de la obra que no se estaba resaltando en la cobertura.

Sobre la *agenda setting*, no se comparte el tema del Metropolitano en los tres diarios. *Trome* en las fechas seleccionadas no lo incluye en ninguna portada, Perú21, apenas en las dos últimas Coyunturas Específicas, lo presenta en portadas y *El Comercio* habitualmente ventila los mismos temas políticos, casos de denuncias del oficialismo, con titulares distintos. El Metropolitano no fue parte de la agenda de los medios, sino que fue una cobertura circunstancial debido a la trascendencia de la obra, sus resultados en la sociedad, los retrasos que presentó y la esperanza generada en la población, aunque beneficie solamente al 8% de la población, sin embargo implica a toda la ciudadanía por el rebote y cobertura noticiosa.

La cobertura realizada en las Coyunturas Específicas seleccionadas para esta investigación muestra que el tema está presente en los diarios pero por ser una obra nueva y grande no porque se valore la importancia y las implicancias en la modificación del sistema de transporte limeños como se conoce, mostrando que este tipo de temas que se enfocan en el desarrollo de la sociedad no son parte de la agenda de los medios. Los diarios realizaron una cobertura urbana mediante su presencia ,sobre todo en la sección de noticias locales de cada diario, permitiendo conocer qué venía pero sin detalles precisos de fechas y tiempos; la mayoría de notas fueron informativas lo cual muestra que el tema no se editorializó pero en las notas realizadas sí se nota una posición marcada en el enfoque de los titulares.

También se encontró publicidad de la Municipalidad de Lima sobre una feria que expone las ventajas del uso de GNV (Gas Natural Vehicular), sistema que será empleado en el Metropolitano y un aviso resaltante en Trome sobre las pruebas que se llevan a cabo para que los choferes conozcan el sistema antes de transportar pasajeros. La aparición de fotografías y elementos gráficos es evidente sobre todo en Perú21 que presenta más de una foto y cuadros de datos en sus publicaciones que en varias oportunidades son a página entera. Esta característica atrae la atención debido a que las fotografías esperábamos encontrarlas más en Trome pero probablemente por el tipo de tema no se dio de esa manera. Las fotos son más que nada referenciales ya que solo muestran la obra del Metropolitano y sus buses.

### **Sobre la representación periodística de la realidad**

Es importante resaltar en este punto que el tema en sí no se llegó a editorializar en ninguno de los tres diarios seleccionados. Esto está ligado a otras noticias que acontecían en el momento y a que los temas municipales no están vinculados directamente a la política, no suelen tener el seguimiento necesario para su fiscalización por parte de la prensa. Sin embargo, sería importante que esto cambie, dado que la situación del transporte público no solo afecta a los usuarios directos sino a la ciudad y su movilidad en conjunto. Dado que los medios podrían optar y exponer una postura clara sobre las políticas necesarias del transporte, lo que puede ser una buena presión hacia el Estado y un impulso para continuar con el cambio y la implementación de la

Reforma del Transporte que se ha buscado implementar en Lima. Además, serviría como un antecedente para que otras ciudades del país que están en desarrollo no atraviesen el mismo proceso de desregulación, informalidad y desorden que es más difícil de revertir.

Esto se relaciona directamente con la representación debido a que los medios generan los espacios de debate para los temas importantes. Es así que es necesario establecer un espacio más claro en el cual clasificar dichas necesidades, el periodismo no fiscaliza pero sí tiene un rol vigilante sobre el respeto a los derechos ciudadanos y las normas.

La primera muestra de la representación del Metropolitano se da en los titulares, sobre todo en la primera coyuntura y en la última. Los titulares aparecen como anuncios preventivos de circulación y sobre la inauguración del proyecto especialmente en El Comercio y en Perú21. En la Coyuntura Específica 2, los titulares demuestran un retraso de la obra, ya que hay una demora de tres años, El Comercio registra un tono de espera en cambio Perú21 registra un tono crítico.

Esta va a ser la principal diferencia que se encuentra a lo largo de la investigación. La posición de Perú21 muestra la misma información que los otros diarios pero usa frases irónicas en su cobertura, lo que enriquece la nota periodística pero al mismo tiempo muestra una participación activa de sus periodistas. En la Coyuntura Específica 4, es el único que introduce el tema en portada lo cual aumenta su representación del tema en sus lectores, no se pierde el rastro. A su vez nos ofrece titulares más descriptivos tanto de la inauguración, de las fallas, y los primeros pasajeros del nuevo sistema de transporte.

Por otra parte, se esperaba que Trome tuviera mayor cobertura, probablemente en muchas notas breves, pero el análisis ha demostrado lo contrario. Este ha sido el diario con menor cobertura de los tres que se seleccionaron, tanto en espacio, cantidad de publicaciones, cantidad de titulares en portada, uso de fotos y otros elementos gráficos. Aunque deben resaltarse dos puntos: el lenguaje y la publicidad que está relacionada como ya mencionamos al sistemas de GNV. Se esperaba que este diario presentara una

variedad en el uso del lenguaje, usara jergas y más adjetivos con respecto a los otros diarios debido a su condición de chicha/sensacionalista, pero no ha sido de esa manera. Esto podría deberse a que el Metropolitano no es una noticia que amerite o provoque ese tipo de usos de lenguaje, como sí se da en notas de espectáculos y policiales; aunque la mayoría de noticias de transporte en este diario son sobre accidentes y el Metropolitano, en esta etapa no tiene ese tipo de eventos. A su vez se esto se repite al presentar el menor número de fuentes, lo que demuestra un seguimiento de la noticia pero solo por ser un hecho del momento sin un interés particular, incluso por brindar mayor información a sus lectores

#### - **Evolución de la representación periodística**

Se observa poca contextualización en las Coyunturas Específicas elegidas, a pesar que sí se podía dar, sin embargo, ante esta carencia los tres diarios brindan tratamiento profundo al tema mostrando detalles y hablando con expertos sobre los acontecimientos de cada Coyuntura Específica. Los tres diarios a su vez señalan la contradicción de fechas que plantea la Municipalidad de Lima, al ser anunciadas por una regidora. Tanto los medios como la ciudadanía muestran una gran desconfianza hacia las autoridades y sus promesas. Estas no están cumpliendo su palabra al seguir aplazando el inicio de obras. Queda claro a todos los lectores de que no hay información idónea de parte de las autoridades.

La imagen del Metropolitano, en la Coyuntura Específica 3 se ve perjudicada, ya que muestra una negativa tanto de Castañeda como de Protransporte de aceptar sus errores ante el informe de la Contraloría, ya que justificaban las observaciones y las minimizaban. Este momento es una prueba irrefutable de la irregularidad que hay detrás del Metropolitano tanto en el tema de presupuesto como en el de infraestructura que afecta a los pasajeros. Es la primera fecha que los tres diarios mencionan a Castañeda y en dos se le cita.

El proceso de representación no se llega a completar en Trome por la falta de cobertura de la Coyuntura Específica 4, ya que pone fin al proceso inicial del Metropolitano y lo transforma en el “nuevo sistema de transporte”. El Comercio y Perú21 hacen una

cobertura de la asistencia del público y de los puntos pendientes de la obra. En la Coyuntura Específica 4 era indispensable que se contextualice el hecho, recordar los retrasos y cuestionamientos que se presentaron tanto en las autoridades como de la ciudadanía.

El uso de fuentes en las 40 publicaciones analizadas es reducido debido a que son pocas las fuentes que se tienen y sobre todo hay una elevada repetición. La fuente más consultada es Mario Portocarrero, gerente general Protransporte, fuente *involucrada*, luego siguen los demás voceros de la misma entidad, lo cual refuerza la idea de que había un vocero asignado para responder en cada acontecimiento.

La fuente con mayor cantidad de citas es Luis Quispe Candia de la OG Luz Ámbar, mostrando posiciones a favor y de crítica ante el Metropolitano. En Trome, menciona que los precios son caros y en Perú21 refiere que las pruebas son necesarias. El Comercio tiene fuentes exclusivas en mayor número pero Perú21 muestra mayor variedad de fuentes únicas o exclusivas. Los tres diarios, presentaron declaraciones de ciudadanos para conocer cómo les afecta el servicio y qué opinan de la situación del Metropolitano, en distintas oportunidades. Los voceros de las fuentes involucradas defienden la obra a pesar de los largos retrasos, quejas e investigaciones, como era de esperarse. Por su parte, las fuentes externas al parecer buscan más información para poder tener datos exactos y no criticar sin bases el nuevo proyecto pues lo reconocen como necesario.

Podemos decir que los tres diarios sí construyen representaciones diferenciadas, sin ser estas opuestas o con tratamiento totalmente diferenciado, pues comparten fuentes y enfoques por los sucesos que así lo requieren. No hay una crítica al Metropolitano directamente o a la obra en sí, ni al efecto beneficioso de la misma que también llega a mencionarse, pero sí se critica a las autoridades responsables, en primer lugar a Protransporte, y luego a la Municipalidad de Lima en la figura del ex alcalde Luis Castañeda Lossio. La crítica en Perú21, se da en un tono de burla, no se usa ningún tipo de adjetivación ni maltrato. Los tres diarios remarcan los retrasos y temas pendientes.

## Sobre los objetivos de esta investigación

Las notas desarrolladas en la cobertura del Metropolitano son sobre todo *notas informativas*, por lo que identificamos el sesgo según la línea editorial en los diarios seleccionados en los titulares y el desarrollo del contenido, al contrario de lo esperado. Las notas informativas nos comunican acerca del desarrollo y avances de las obras, ya que el Metropolitano se plantea como un servicio, una obra pública, y por el panorama político –pre campaña presidencia-, la lentitud de la obra, el desgano de las autoridades de la Municipalidad de Lima no se hace una cobertura que llegue a las líneas editoriales ni genera un fuerte rechazo de parte de la oposición o de los ciudadanos. Además que estos últimos están ansiosos por conocer el nuevo sistema de transporte que se supone será mejor que el servicio de combis y cústeres actual. Es así, que los diarios no son críticos del Metropolitano como servicio, pero sí lo son de los responsables de la gestión en este caso la Municipalidad de Lima y Protransporte.

Debido a que el uso del primer tramo del Metropolitano no beneficia a la mayoría de limeños, solo a un 8%, pero sí responde a una vía importante del desplazamiento ciudadano, la conexión Norte-Sur, los mismos periodistas no sintieron que haya sido un tema tan relevante, sino que solo se le vio como el servicio vinculado a Castañeda y a su candidatura presidencial. Si bien este tema sigue en investigación y él no ha sido responsabilizado, su estrategia de gobierno de poca comunicación con la prensa fortaleció la sensación periodística de esconder algo y no ser transparente. Los medios contaban con fuentes oficiales, opiniones de expertos e incluso se consultaba a los propios usuarios y afectados, por lo que al hacer el análisis de las fechas seleccionadas se evalúa que no se dio un sesgo en línea periodística de los diarios sobre el Metropolitano. Se puede identificar más bien que fue la Municipalidad Metropolitana de Lima y Protransporte quienes en ese momento no brindaban más fuentes o precisaban detalles sobre la obra y avances del Metropolitano. Los medios muestran esa falta de comunicación al afirmar que no hay fechas establecidas, mostrar los cambios de último minuto, reflejar que las mismas autoridades no tienen cifras precisas, etc.

En El Comercio, se evidencia la ausencia del tema del Metropolitano en las editoriales.. al igual que en los demás diarios, dentro del periodo de tiempo seleccionado, pero se

encuentra un comentario del editor de la sección Metropolitana que criticaba a las autoridades responsables del proyecto por sus retrasos y la falta de comunicación e información. Al final del periodo de esta investigación, se identifican otros temas más fuertes en la agenda de los medios como los casos de corrupción en el gobierno aprista y el cuestionamiento sobre el caso Comunicore en la gestión municipal. Esos temas podrían haber desviado la atención sobre los retrasos del Metropolitano para criticarlo desde las editoriales.

En la cobertura no se hace la referencia a la Reforma del Transporte porque la Municipalidad no lo planteó en esos términos, el silencio y los retrasos ayudaron a construir una imagen de incumplimiento y postergación principalmente de Protransporte, más que del Metropolitano. Sin embargo, no se dejó de tener en cuenta ni de mencionar en los periódicos los beneficios del servicio, sobre todo cuando ya se había iniciado la ruta completa sin contar con todas las estaciones operando al 100%.

Según el análisis realizado, para determinar el enfoque informativo que se generó en cada diario seleccionado encontramos que El Comercio, Perú21 y Trome muestran un enfoque mucho más urbano por lo que se sabía que habría un cambio en la sociedad y el transporte. Este cambio no solo se vio con buenos ojos sino como una necesidad urgente a ser solucionada, aunque aún hoy, cuatro años después de la inauguración el Metropolitano presenta fallas, y el transporte público de Lima necesita una solución más grande e integrada.

## EL COMERCIO

El tipo de enfoque que predomina es el de tipo *urbano* seguido por el *técnico*, conjugándose este último con un enfoque de *denuncia* y de *política* por el Informe de Contraloría. Esto nos demuestra que El Comercio tuvo un enfoque más cercano al ciudadano, dando datos claves para la vida diaria y buscando datos técnicos sobre la nueva infraestructura y equipamiento del Metropolitano. Además, es el único medio que presenta un enfoque *social* que trata el tema de las expropiaciones y en un caso particular encuentra un mal manejo. Esta nota muestra que el Metropolitano va más allá del transporte.

## PERÚ21

También el tipo de enfoque que predomina es el *urbano*, seguido de *denuncia* al igual que el *técnico* ligado a *interés común* por el tipo de obras que se dan. Se evidencia así una variación de enfoques, lo que expone una visión más compleja y completa del servicio. Se debe resaltar que este diario insistió más en el pedido del Congreso sobre la presencia del ex alcalde y a su vez buscó las opiniones de expertos en transporte para verificar los plazos y costos de la obra. Sin embargo, es más pesimista y sarcástico, en su manera de presentar la información, esto se puede reflejar en una contextualización en la que menciona que el mismo Castañeda aseguró en el 2005 el Metropolitano estaría listo el 2006.

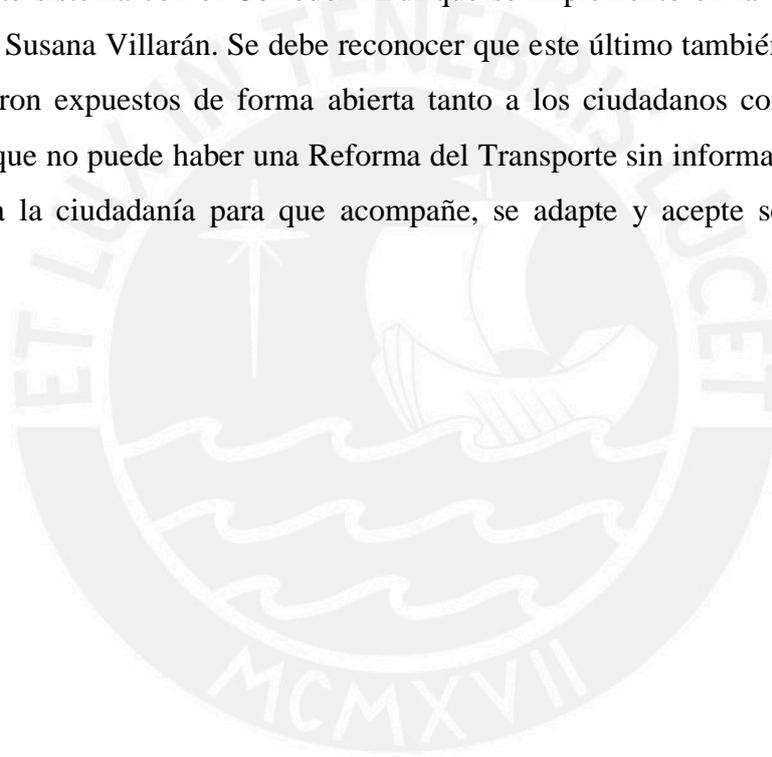
## TROME

El tipo de enfoque que presenta es tanto *urbano* como *técnico* y de *interés común*, indicando que este diario estaba al tanto del tema pero no buscaba mayores alcances o aristas para desarrollarlo, lo que se comprueba con su falta de cobertura en la última coyuntura. Si se percibe el uso de titulares más sensacionalistas de lo que el contenido aclara y desarrolla en las notas del interior, lo cual revela una intención clara de llamar la atención.

## **Sobre las hipótesis de la investigación**

A pesar de los casos de corrupción denunciados en la gestión del ex alcalde Luis Castañeda, si bien no se le ha procesado por ningún caso de corrupción siguen las investigaciones en marcha y hasta ahora no se demuestra si es inocente o no. Además del poco avance en temas y las obras trascendentales para Lima, el ex alcalde de Lima concluyó su gestión con alta popularidad e iniciando una campaña presidencial que no ganó. En la muestra realizada por esta investigación El Comercio presenta las declaraciones del entonces alcalde asegurando que esas críticas son de los opositores que buscan que él fracase. Así se evidencia un paternalismo arraigado en nuestra sociedad en la política que busca que la población le agradezca a la su autoridad sus obras y no que perciba esta como un cumplimiento de su responsabilidad, que es para lo que se le elije y se le paga.

El uso de las obras realizadas, en este caso el Metropolitano, para promocionar su gestión es válido en tanto se reconoce el desarrollo de la ciudad como bien principal pero no en la medida en que se quiera sacar provecho de una labor para la cual fue asignado y elegido. Además una obra municipal no le valió para llegar a la presidencia a Luis Castañeda Lossio por lo cual volvió a buscar el sillón municipal ganando las últimas elecciones con la misma estrategia: resaltando la construcción del Metropolitano como gran medida para el transporte de Lima y desmerecer los esfuerzos de continuar y ampliar este sistema con el Corredor Azul que se implementó en la última parte de la gestión de Susana Villarán. Se debe reconocer que este último también tuvo errores, los cuales fueron expuestos de forma abierta tanto a los ciudadanos como a los medios. Debido a que no puede haber una Reforma del Transporte sin información, es necesario informar a la ciudadanía para que acompañe, se adapte y acepte ser parte de dicho proceso.



## 7. BIBLIOGRAFÍA

ALCÁNTARA VASCONCELLOS, Eduardo

2010 “Análisis de la Movilidad Urbana: espacio, medio ambiente y equidad”.  
Bogotá: Cooperación Andina de Fomento (CAF).

ACEVEDO, Karin

2012 “El periodismo y la sentencia de Alberto Fujimori por los crímenes de La Cantuta y Barrios Altos”. Tesis para optar al grado de Magister. Escuela de Posgrado Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima

ARELLANO Rolando

2010 “Al medio hay sitio. El crecimiento social según los estilos de vida.”  
Lima: Planeta.

AVIACTRAN (Asociación de Víctimas de Accidentes de Tránsito)

2014 “Estudio para Condiciones de Manejo Seguro en Lima”. Lima.

AZÁN, Otero

2011 “Desarrollo Urbano y Movilidad Sostenible: Retos y Desafíos para América Latina” p 40-43. En “Del Transporte a la Movilidad Sostenible” De Transitemos Lima.

BEHR, Roy e IYENGAR, Shanto

1985 “Television News, Real-World Cues, and Changes in the Public Agenda”.  
En Public Opinion Quarterly, 49, p 38-57.

BEJAR, Héctor; ADRIANZEN, Alberto; HILDEBRANDT, Cesar; GARGUREVICH, Juan; TAPIA, Gorki; ORRILLO, Winston; LÉVANO, César

2008 “Poder Mediático”. Lima: Fondo Editorial Universidad Cayetano Heredia.

BERELSON, Bernard

1952 "Content Analysis in Communications Research". New York: Free Press.

BIELICH, Claudia

2010 "¿Cómo influye el sistema laboral de las empresas de transporte público en la problemática del tránsito?". Revista Economía y Sociedad 75. Agosto 2013. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. Páginas 14-19.

2009 "La guerra del centavo: una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana" Lima : Instituto de Estudios Peruanos : Consorcio de Investigación Económica y Social.

BIONDI SHAW, Juan; MIRO QUESADA DE LIRA, Silvia; ZAPATA SALDAÑA, Eduardo

2010 "Derribando Muros. Periodismo 3.0 Oferta y demanda de comunicación en el Perú de hoy". Lima: Empresa Editora El Comercio.

BURGELIN, Olivier.

1974 "La comunicación de masas". Barcelona: A. T. E.

CALVO, Jorge

1970 "Periodismo para nuestro tiempo. El problema de la objetividad en los medios de comunicación de masas". Buenos Aires: Librería de las Naciones.

CALMET, Denisse y CAPURRO, Juan Miguel

2011 "El tiempo es dinero: cálculo del valor social del tiempo en Lima Metropolitana para usuarios de transporte urbano". Revista Estudios Económicos 20. Lima, marzo de 2011. Págs. 73-86.

CAPELLÁN, Gonzalo

2008 "Opinión Pública historia y presente". Madrid: Trotta.

CANALES, Christian

2011 “Indicadores de Calidad del Transporte”. P 101. En “Del Transporte a la Movilidad Sostenible. Transitemos Lima.

CANTAVELLA, Juan y SERRANO, José Francisco

2004 “Redacción para periodistas: informar e interpretar”. Barcelona: Editorial Ariel

CLAUSO, Raúl

2010 “Cómo se construyen las noticias”. Buenos Aires: La Crujía.

CISNEROS, Luis Jaime

2011 “Los medios: de los “parámetros” a la banalidad”. En PÁSARA, Luis. “Perú ante los desafíos del siglo XXI”. Fondo Editorial PUCP. Páginas 109-137.

COSSIO, Carlos

1958 “La opinión pública.” Buenos Aires: Losada.

DE SOTO, Hernando

1984 “El otro Sendero: La Revolución Informal”. Lima: El Barranco.

DURANDIN, Guy

1995 “La información, la desinformación y la realidad”. Barcelona: Paidós.

DVOSKIN, Roberto

2004 “Fundamentos de Marketing: teoría y experiencia” Buenos Aires: Granica.

ESTREMADOYRO ALEGRE, Julio Víctor

2004 “Lecciones de periodismo televisivo”. Lima: Fondo Editorial PUPC.

FARRÉ, Jordi

1999 “Esfera pública, comunicación política y prensa diaria. La escenificación periodística de la campaña de las elecciones al Parlamento”. En ZER Revista de Estudios de Comunicación. Nº. 7. Universidad del País Vasco. Páginas 89-109.

FISHMAN, Mark

1985 “La fabricación de las noticias”. Buenos Aires: Ediciones Tres Tiempos.

FONTCUBERTA, Mar de

1993 “Estructura de la noticia periodística”. Barcelona: Paidós.

FRANCO, Carlos

2012 “La relación entre el político y la gente no es el voto, es por la aclamación”. Revista Punto Final. Lima, 15 de abril de 2012. Página 16.

FOGEL, Jean Francois y PATIÑO, Bruno

2007 “La prensa sin Gutenberg: El periodismo en la era digital”. Madrid: Punto de Lectura.

FRENUDT THURNE, Úrsula

1999 “El periodismo y las elecciones municipales de 1998”. Lima: Friedrich Ebert Stiftung.

GARCÍA BEAUDOUX, Virginia y D’ADAMO, Orlando

2009 “Opinión Pública, Medios de Comunicación y Democracia”. Lima: Cuadernos para el Diálogo.

GARCÍA CANCLINI, Nestor

1995 “Consumidores del siglo XXI, ciudadanos del siglo XVIII”. En: GARCÍA CANCLINI, Nestor. “Consumidores y ciudadanos: conflictos

multiculturales de la globalización”. Ciudad de Mexico: Grijalbo. Págs 29-54.

GARCÍA LLORENS., Mariel

- 2011a “El Gran Show Electoral. Las claves espectaculares de la política mediatizada”. En: MELÉNDEZ, Carlos (compilador) “Postcandidatos. Guía Analítica de supervivencia hasta las próximas elecciones”. Lima: Mitin.
- 2011b “La Fantasía Neutral: el Diario El Comercio y las Estrategias Discursivas del Poder en el Perú”. Tesis para optar el grado de Magíster en Comunicaciones. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Facultad de Ciencias y Artes de la Comunicación.

GARGUREVICH, Juan

- 2008 “Las cadenas de diarios en el Perú”. En Poder Mediático. Fondo Editorial Asociación Civil Universidad de Ciencias y Humanidades. Lima.
- 2000 “La prensa sensacionalista en el Perú”. Lima: Fondo Editorial PUCP.

GOMIS, Lorenzo

- 2008 “Teoría de los géneros periodísticos”. Barcelona: Editorial UOC.
- 1997 “Teoría del Periodismo: Cómo se Forma el Presente”. Barcelona: Paidós.
- 1987 “El Medio Media: La Función Política de la Prensa”. Barcelona: Mitre.

HALPERN B. Pablo.

- 1993 “Medios de comunicación y percepciones políticas en un gobierno autoritario: el caso de la izquierda chilena”. Notas técnicas CIEPLAN. En la revista Comunicación y Política de Chile (Santiago, Chile). Mayo No.150 p25-30.

IPSOS

- 2013 Medios de preferencia para la lectura de diarios.
- 2011 Hábitos y actitudes hacia la prensa escrita. Lima: Apoyo Opinión y Mercado.

- 2010 Hábitos y actitudes hacia la prensa escrita. Lima: Apoyo Opinión y Mercado.
- 2007 Hábitos y actitudes hacia la prensa escrita. Lima: Apoyo Opinión y Mercado.
- KOVACH, Bill y ROSENSTIEL, Tom
- 2003 “Los Elementos del Periodismo”. Madrid: El País.
- LASSWELL, Harold
- 1964 “La estrategia de la propaganda soviética”. En: SCHRAMM, Wilbur. “Proceso y Efectos de la Comunicación Colectiva”. Quito: CIESPAL.
- LEVANO, César
- 2011 “Últimas Noticias del Periodismo Peruano”. Lima: Fondo Editorial Universidad Inca Garcilaso de la Vega.
- LIPPMANN, Walter
- 2003 “La opinión pública”. Madrid: Langre.
- MALO, Miguel
- 2011 “Transporte Sostenible y Salud Pública”. En “Del Transporte a la Movilidad Sostenible”. Transitemos. Lima. Páginas 90-94.
- MARTINI, Stella
- 2000 “Periodismo, Noticia y Noticiabilidad”. Bogotá: Grupo Editorial Norma.
- MCCOMBS, Maxwell.
- 1996 "Influencia de las noticias sobre nuestras imágenes del mundo". En BRYANT, J. y ZILLMANN, D. (1996) Los efectos de los medios de comunicación. Investigaciones y teorías, Paidós, Barcelona, p. 13-34.

MCQUAIL, Denis

1986 “La Influencia y los Efectos de los Medios Masivos”. En: GRABER, Doris. “El Poder de los Medios en la Política”. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano. Página 62.

MEJIA CHIANG, César

2012 “Encrucijadas Globales. Posmodernidad Mediática, Multiculturalismo e Internet”. Lima: Editorial Mesa Redonda

2011 “Cultura Popular Limeña y Prensa Chicha”. Lima: Editorial Mesa Redonda.

MELO, Sonia

2010 “Colgados de un Tubo”. En Revista Quehacer 179, jul. – sep. 2010. Lima: DESCO. Páginas 66-76.

MIRANDA, Francisco

2011 “La Movilidad en El Tiempo”. Conferencia en RPP, 09 de Noviembre.

MORÁN, Daniel y AGUIRRE, María Isabel

2008 “La prensa y el discurso político como fuente para la historia: Planteamientos teóricos y metodológicos”. En MORÁN, Daniel, AGUIRRE, María Isabel y HUAMANÍ, Frank. “Lima a través de la prensa”. Lima: Colección Historia de la Prensa Peruana. Páginas 12 a 28.

MORIN, Violette

1974 “Tratamiento Periodístico de la Información”. Barcelona: A. T. E.

MONZÓN, Cándido y DADER, José Luis

1992 “Las Encuestas y su Tratamiento Periodístico”. En MUÑOZ, Alejandro; MONZON, Cándido; Rospir, Juan y DADER, Jose. “Opinión Pública y Comunicación Política”. Madrid: Eudema. Páginas 465-487.

MUJICA, Héctor

1967 "El Imperio de la Noticia". Caracas: Avance.

NOELLE-NEUMANN, Elizabeth

1995 "La Espiral del Silencio: Opinión Pública, Nuestra Piel Social".  
Barcelona: Paidós.

OLIVERA, Luis y DETLEFF, James

2006 "Afirmando certidumbres: medios y candidatos en el proceso  
presidencial peruano 2006". Revista Académica de la Federación  
Latinoamericana de Facultades de Comunicación Social, numero 75.

ORDOZGOITI DE LA RICA, Rafael y PEREZ JIMÉNEZ, Ignacio

2003 "Imagen de Marca". Madrid: Editorial ESIC.

PROTZEL DE AMAT, Javier

2011 "Lima Imaginada". Lima: Fondo Editorial de la Universidad de Lima.

QUALTER H. Terence

1994 "Publicidad y Democracia en la Sociedad de Masas". Barcelona:  
Editorial Paidós.

RINCÓN, Omar

2006 "Narrativas Mediáticas". Barcelona: Gedisa.

RODRIGO ALSINA, Miguel

1996 "La construcción de la noticia". Tercera Edición. Madrid: Paidós

RODRIGUEZ, Nicolás y TOWNSEND, Augusto

2006 "Chapa tu Metropolitano". En Revista Semana Económica Nº 1021.  
Publicada el 20 de mayo de 2006 Lima. P 3-5.

SÁBADA GARRAZA, Teresa

2008 “Framing: el encuadre de las noticias: el binomio terrorismo-medios”.  
Buenos Aires: La Crujía Ediciones

SABUCEDO, José Manuel y RODRÍGUEZ, Miguel

1997 “Medios de Comunicación de Masas y Cultura Política”. Madrid:  
Biblioteca Nueva.

SALAS BELAOCHAGA, Enrique

1999 “El Sistema Metropolitano de Transporte”. En Boletín de Lima 118  
.Lima: Editorial El Pino. Páginas 13-18.

SANDOVAL, Edgar

2011 “Priorización e Integración de Diferentes Modos de Transporte Urbano.  
Página 118-123. En “Del transporte a la Movilidad Sostenible”  
Transitemos. Lima.

SONTAG, Susan

2004 “El poder de la palabra”. Selección de textos a cargo de Carlos Ortega.  
Buenos Aires : Editorial Losada : Oviedo : Ediciones Nobel.

STARR, Paul

2009 “Adiós a la Prensa. Adiós a la era de los periódicos (Bienvenida una  
nueva era de corrupción)”. En Letras Libres 2009. Ciudad de México:  
Letras Libres. Páginas 18-26.

SUÁREZ PAREDES, André

2013 “El análisis discursivo de la Central del diario Correo en las elecciones  
presidenciales 2011”. Tesis para optar por el título de Licenciatura.  
Facultad de Ciencias y Artes de la Comunicación. PUCP Lima.

TORRES, Alfredo

2010 “Opinión pública 1921-2021”. Lima: Aguilar.

2011 “Los Peruanos del 2010”. En “Perú ante los desafíos del siglo XXI”. De PÁSARA, Luis. Lima: Fondo Editorial PUCP.

TUCHMAN, Gaye.

1983 “La producción de la noticia”. Barcelona: Gustavo Gili.

VALQUI, Camilo y PASTOR, Cuberto (Coordinadores)

2009 “La Construcción Simbólica de la Opinión Pública”. Artículo “Capital, Poder y Medios de Comunicación” De GARCÉS CORRA, Raúl Cajamarca: UOAGU.

VAN DIJK, Teun A.

1990 “La Noticia como Discurso: Comprensión, Estructura y Producción de la Información”. Barcelona: Paidós.

VEGA CENTENO, Pablo

2012 “El Metropolitano y los Efectos del Retorno de la Gestión Pública al Transporte Urbano”. Revista Tiempo de Opinión “Lima Ciudad en Movimiento”. Ediciones ESAN. Setiembre 2012, Año 3, número 5. Páginas 12-23 ESAN.

WOLF, Mauro

1996 “La Investigación de la Comunicación de Masas: Críticas y Perspectivas”. Traducción de Carmen Artal. Ciudad de México: Paidós.

WOLTON, Dominique

1995 “La Comunicación Política: Construcción de un Modelo”, en FERRY, Jean-Marc y otros. “El Nuevo Espacio Público”. Barcelona: Gedisa.

**FUENTES ELECTRONICAS**

## ACCESO PERU

2010 “Andrade: Faltan algunos ajustes a nueva Vía Expresa”. Consulta: 2 de junio 2013. <<http://s1.accesoperu.com/wp6/wp6.php?p=00111>>

## ACEVEDO DAMIAN, Karim

2012 “El periodismo y la sentencia de Alberto Fujimori por los crímenes de La Cantuta y Barrios Altos. Cobertura y Tratamiento de la noticia en los diarios: El Comercio, Trome, La República, El Popular, Correo y Ajá”. Tesis para acceder al grado de Magister. Lima: Escuela de Graduados de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Maestría en Comunicaciones. Consulta 1 de julio de 2014 <<http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/1278>>

## ACUÑA, Virgilio

2010 “El Metropolitano o el retorno de Lima a un sistema de transporte público”. Publicado 14 de diciembre 2010. Consulta: 05 de junio del 2014 <<http://virgilioacuna.com/2010/12/14/el-metropolitano-o-el-retorno-de-lima-a-un-sistema-de-transporte-publico-una-iniciativa-solidaria-que-se-ha-ganado-el-reconocimiento-de-los-limenos/>>

## AGUILAR MORALES, Rubi

2007 “Análisis del Discurso: El cartón político en dos periódicos de la ciudad de Puebla durante un mes previo y uno posterior a las elecciones del 14 de noviembre para la gubernatura”. Tesis para acceder al grado de licenciatura Puebla: Universidad de las Américas. Facultad de Comunicaciones. Consulta: 1 de julio 2014. <[http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/lco/aguilar\\_m\\_r/capitulo3.pdf](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lco/aguilar_m_r/capitulo3.pdf)>

## ANDINA

- 2010 “Partido Nacionalista pide citar a Contralor para que informe sobre auditoría a El Metropolitano” Publicado el 11 de abril de 2010. Consulta: 01 de julio 2014 <<http://limametro.blogspot.com/2010/04/partido-nacionalista-pide-citar.html>>

## AMADEO, Belén

- 2002 “La teoría del Framing”. Revista de Comunicación volumen 1, 2002 Consulta: 30 de abril de 2012.  
<<http://www.scribd.com/doc/192367820/Amadeo-Belen-La-teoria-del-framing>>

## ARACENA RIVERA, Juan Pablo

- 2006 “Análisis de la cobertura y tratamiento de noticias policiales en noticieros de televisión. El caso de los noticieros centrales de Chilevisión y Canal 13 (julio-agosto de 2005)”. Tesis para acceder al grado de licenciatura. Universidad Austral. Facultad de Filosofía y Humanidades del Instituto de Comunicación Social. Escuela de Periodismo Chile. Consulta: 1 de julio 2014.  
<<http://cybertesis.uach.cl/tesis/uach/2006/ffa658a/doc/ffa658a.pdf>>

## BID (BANCO INTERAMERICANO DESARROLLO)

- 2003 “Programa de Transporte Urbano de Lima Metropolitana. Subsistema Norte-Sur. PTUL Propuesta de Préstamo”.  
<<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=424643>>

## CASTAGNANI, Tiziana y COLORADO, César

- 2009 “La representación de la mujer inmigrante en la prensa escrita española”. Revista Discurso & Sociedad 4. Págs. 621-657 En “Criterios que rigen la producción de noticias sobre los fichajes de futbolistas profesionales en el Perú: el caso del diario Depor” De CASTILLO, Raúl 2014 Tesis para acceder al grado de Licenciado. Lima Pontificia Universidad del Perú.

Facultad de Ciencias y Artes de la Comunicación. Consulta: 30 de Junio de 2014. <<http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/5284>>

#### CLASES DE PERIODISMO (@cdperiodismo)

2013 “Perú: Diario Trome es el tabloide más vendido del mundo” Escrito el 14/08/2013 Fecha de consulta: 14 e julio 2014 <<http://www.clasesdeperiodismo.com/2013/08/14/peru-diario-trome-es-el-tabloide-mas-vendido-del-mundo/>>

#### CPI

2012 “Estudio de Lectoría de Diarios en 15 Ciudades Principales”. Consulta 10 de abril del 2014 <<http://cpi.pe/images/upload/paginaweb/archivo/23/00Lector%C3%ADa%20de%20Diarios%20en%20Lima%20Metropolitana.pdf>>

#### DEFENSORIA DEL PUEBLO

2008 “El Transporte Urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida”. Informe Defensorial N° 137. Lima Publicado en noviembre de 2008. Consultado 10 junio de 2014. <<http://ditoe.minedu.gob.pe/Materiales%20DITOE/B14.pdf>>

#### EL COMERCIO

2014a “Metropolitano: Inauguraron ampliación de la estación Canaval y Moreyra” Publicado 27 de agosto del 2014. Consulta: 10 de junio de 2014. <<http://peru21.pe/actualidad/metropolitano-canaval-y-moreyra-transporte-san-isidro-2196842>>

2014b “La historia de la Operación entre El Comercio y Epena”. Publicado 05 Enero 2014. Consulta: 10 de abril de 2014. <[http://elcomercio.pe/politica/gobierno/historia-operacion-entre-comercio-epensa\\_1-noticia-1682597](http://elcomercio.pe/politica/gobierno/historia-operacion-entre-comercio-epensa_1-noticia-1682597)>

2013a “Susana Villarán escribe en El Comercio sobre reformas en transporte urbano”. Publicado 05 de noviembre del 2013. Consulta: 2 de Junio 2014

- <<http://elcomercio.pe/lima/sucesos/susana-villaran-escribe-comercio-sobre-reformas-transporte-urbano-noticia-1654634>>
- 2013b “Grupos El Comercio y Agois se Asocian por Control Accionario de Epsa”. Publicado 22 de agosto 2013. Consulta: 10 de abril 2014.  
<<http://elcomercio.pe/economia/negocios/grupos-comercio-agois-se-asocian-control-accionario-epsa-noticia-1620961>>
- 2013c “En setiembre dos paraderos unirán el Metropolitano y el Tren Eléctrico. La República”. Publicado 19 de agosto de 2013. Consulta: 2 de junio 2013  
<<http://www.larepublica.pe/19-08-2013/en-setiembre-dos-paraderos-uniran-el-metropolitano-y-el-tren-electrico>>
- 2013d “Historia del Grupo El Comercio”. Consultado julio 2013.  
<<http://grupoelcomercio.com.pe/info.php?t=56>>
- 2008 “Plana Informativa de El Comercio” Publicado en 2008. Consultado 06 abril 2012 <<http://grupoelcomercio.com.pe/info.php?t=51>>
- 2007 Documento de Información Anual CONASEV. Consulta: 05 de junio 2014  
<<http://www.bvl.com.pe/hhii/B30241/20070302163412/INFORME32A NUAL32200632CONASEV.PDF>>

#### EL PERUANO

- 2014 “Metropolitano atiende consultas en redes” Redacción web Diario El Peruano Publicado: 25 de Julio 2014. Consulta: 01 de agosto 2014.  
<<http://www.elperuano.com.pe/edicion/noticia-metropolitano-atiende-consultas-redes-20564.aspx#.U-K-5v15Mac>>

#### ENTMAN, Robert

- 1993 “*Framming: Toward Clarification of a Fracture Paradigm*”. *Journal of Communication*, Volúmen 4 número 43 En “La teoría del Framing”. Revista de Comunicación volumen 1, 2002 De AMADEO, Belén. Consulta: 30 de abril de 2012.  
<<http://www.scribd.com/doc/192367820/Amadeo-Belen-La-teoria-del-framing>>

GARCÍA MIRO, José Antonio

2012 “Principios Rectores 2012”. Consulta: 10 de noviembre 2012  
<<http://a.elcomercio.pe/Estaticas/principios-rectores/index.html?ref=ecf>>

GFK – Saravia Mauricio

2013 El lector peruano de hoy. El boom de la prensa peruana. Junio  
<[http://sepp.pe/wp-content/uploads/El\\_boom\\_de\\_la\\_prensa\\_peruana\\_GFK.pdf](http://sepp.pe/wp-content/uploads/El_boom_de_la_prensa_peruana_GFK.pdf)>

GODOY, Alejandro

2010 “Diez razones para cuestionar el Lentopolitano” Columna en Blog Desde  
el Tercer Piso. Publicado el 15 de Abril de 2010. Consulta: 01 de julio de  
2014 <<http://www.desdeeltercerpiso.com/2010/04/diez-razones-para-cuestionar-el-lentopolitano/>>

IOP (Instituto de Opinión de la Universidad Católica)

2010 El problema del Transporte. Publicado 04 de septiembre de 2010.  
Consultada 07 de agosto de 2012  
<[http://iop.pucp.edu.pe/index.php?option=com\\_content&view=sondeos  
&tag=Transporte&Itemid=2](http://iop.pucp.edu.pe/index.php?option=com_content&view=sondeos&tag=Transporte&Itemid=2)>

IPSOS – Marinela Beke

2013 El lector peruano de hoy. Consulta 05 de junio de 2014  
<[http://sepp.pe/wp-  
content/uploads/El\\_lector\\_peruano\\_de\\_hoy\\_Ipsos\\_Per%C3%BA.pdf](http://sepp.pe/wp-content/uploads/El_lector_peruano_de_hoy_Ipsos_Per%C3%BA.pdf)>

LA REPUBLICA

2014a “Luis Castañeda podría ser investigado por el Caso Comunicore por  
lavado de activos”. Publicado 07 de setiembre 2014. Consulta 07  
Setiembre 2014. <[http://www.larepublica.pe/07-09-2014/luis-castaneda-  
podria-ser-investigado-por-el-caso-comunicore-por-lavado-de-activos](http://www.larepublica.pe/07-09-2014/luis-castaneda-podria-ser-investigado-por-el-caso-comunicore-por-lavado-de-activos)>

2014b “Luis Castañeda Lossio lidera intención de votos con 54,1%, según  
CPI”. En Portal Web de La República. Publicado 06 de agosto 2014.

- Consulta: 10 de Agosto 2014 <<http://www.larepublica.pe/06-08-2014/luis-castaneda-lossio-lidera-intencion-de-votos-con-541-segun-cpi>>
- 2014c “El Metropolitano y el Metro de Lima cubren solo el 8% de la demanda actual”. Publicado 12 de abril de 2014. Consulta: 01 de julio 2014 <<http://www.larepublica.pe/12-04-2014/el-metropolitano-y-el-metro-de-lima-cubren-solo-el-8-de-la-demanda-actual>>
- 2013 “Conozca a los gobernantes de Lima a través de la historia”. Publicado por Gutiérrez, el 17 de enero de 2013. Consulta: 2 de junio 2013. <<http://www.larepublica.pe/17-01-2013/conozca-los-gobernantes-de-lima-traves-de-la-historia>>
- 2011 “El Tren Eléctrico: Lima tuvo que esperar 25 años para inaugurar este sistema de transporte”. Publicado por Santolalla, el 11 de julio de 2011. Consulta: 7 de julio de 2014. <<http://www.larepublica.pe/11-07-2011/el-tren-electrico-lima-tuvo-que-esperar-25-anos-para-inaugurar-este-sistema-de-transporte>>

#### LIMA CÓMO VAMOS

- 2013 Encuesta “III Movilidad y Transporte Lima Cómo Vamos 2013. Tablas de Resultados”. Encuestadora: IOP PUCP. Consulta: 03 de junio 2014 <<http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2014/03/EncuestaLimaComoVamos2013.pdf>>

#### METROPOLITANO

- 2013 “Preguntas Frecuentes”. Portal Web del Metropolitano. Consultado 02 de junio 2013 <<http://www.metropolitano.com.pe/index.php/preguntas-frecuentes/informacion-general>>

#### MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA

- 2012 “Alcaldesa de Lima presenta nueva ruta del Metropolitano en Carabayllo y entrega obras de mantenimiento de avenida Túpac Amaru”. Publicado 20 julio 2012. Consulta: 02 junio 2013.

<<http://www.munlima.gob.pe/noticias/item/26500-alcaldesa-de-lima-presenta-nueva-ruta-del-metropolitano-en-carabaylo-y-entrega-obras-de-mantenimiento-de-avenida-t%C3%BApac-amaru>>

#### OMS (Organización Mundial de la Salud)

2014 “Lima tiene el aire más contaminado de Latinoamérica”. Publicado 7 de mayo 2014. Consulta: 2 de junio 2014  
<<http://www.actualidadambiental.pe/?p=22655>>

#### PERÚ21

2014 “Corredor Azul: ¿Qué otras Ciudades de Sudamérica usan un Transporte Similar?”. Publicado 02 de septiembre 2014. Consulta: 02 de setiembre 2014  
<<http://peru21.pe/actualidad/corredor-azul-cinco-ciudades-sudamerica-utilizan-transporte-publico-similar-2197394>>

#### PRENSA POPULAR S.A.C.

Consulta: 01 de julio 2014. <<http://grupoelcomercio.com.pe/info.php?t=49>>

#### PROTRANSPORTE

2012 “Alcaldesa puso en marcha programa de chatarreo”. Consulta 05 junio de 2013  
<<http://www.protransporte.gob.pe/index.php/component/content/article/39-noticias/2012/335-alcaldesa-de-lima-puso-en-marcha-programa-de-chatarreo>>

#### PUBLIMETRO

2014 “Seis Datos sobre la Reforma del Transporte en Lima”. Publicado el 22 de abril 2014. Consulta: 01 de junio 2014.  
<<http://publimetro.pe/actualidad/noticia-seis-datos-sobre-reforma-transporte-lima-22328>>

## RPP (Radio Programas del Perú)

2010 “Castañeda pidió al Congreso explicar cuestionamientos por Metropolitano”. Redacción Web RPP Noticias. Publicado 12 de Abril 2010. Consulta: 01 de julio 2014 <[http://www.rpp.com.pe/2010-04-12-castaneda-pidio-al-congreso-explicar-cuestionamientos-por-metropolitano-noticia\\_256901.html](http://www.rpp.com.pe/2010-04-12-castaneda-pidio-al-congreso-explicar-cuestionamientos-por-metropolitano-noticia_256901.html)>

## SANCHEZ RUIZ, Enrique

2005 “Medios de Comunicación y Democracia”. Bogotá: Norma. Consulta: 05 de junio 2013. <[http://books.google.com.pe/books?id=XbGAIbn\\_crcC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](http://books.google.com.pe/books?id=XbGAIbn_crcC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)>

## SIFUENTES, Marco

2010 “Al fondo hay je-je-je” Columna en Blog de Peru21. Publicado Abril 2010. Consulta: 01 de julio de 2014 <<http://blogs.peru21.pe/peru2punto1/2010/04/al-fondo-hay-jejeje.html>>

## SOCIEDAD DE EMPRESAS PERIODÍSTICAS DEL PERÚ

2009a “Lectores en Lima por Día Jun 2009 - May 2010”. Consulta 05 de junio de 2013

<<http://sepp.pe/lectoria-en-lima-por-dia-kmr-junio-2009-mayo-2010/>>

2009b “Lectores en Lima por Día Jun 2011 – Dic 2011”. Consulta 05 de junio de 2013

<<http://sepp.pe/lectoria-en-lima-por-dia-kmr-jul-2011-dic-2011/>>

2008 “Lectores en Lima por día: Abr 2007 a Mar 2008”. Consulta 05 de junio de 2013

<<http://sepp.pe/lectoria-en-lima-por-dia-kmr-abril-2007-marzo-2008/>>

2007 “Auditoria de tiraje de diarios total. Primer Semestre del 2007”. Consulta 5 julio de 2014 <[http://sepp.pe/wp-content/uploads/Estudio\\_de\\_Circulacion\\_1er\\_semestre\\_2007.pdf](http://sepp.pe/wp-content/uploads/Estudio_de_Circulacion_1er_semestre_2007.pdf)>

SOZZI, Miguel Angel y RODRIGUEZ, Laura

2012 “Proyecto Editorial Taller de Lenguaje I y Producción Gráfica Cátedra B”. en la Escuela de Ciencias de la Información ECI de la Universidad Nacional de Córdoba (UNC). Consulta: 1 de julio 2014. <<http://taller-lenguaje-i.proed.unc.edu.ar/sample-page/pre-produccion/linea-editorial>>

TAIPE, Abraham

2014 "El tiraje total de los diarios alcanza los 2,1 millones". El Comercio. Publicado 16 de Abril 2014. Consulta: 01 de julio 2014. <<http://elcomercio.pe/economia/peru/sEpp-tiraje-total-diarios-alcanza-21-millones-noticia-1723080>>

TANKARD, J., HENDRICKSON, L., SILBERMAN, J., BLISS, K., y GHANEM, S.

1991 “Media frames: Approaches to conceptualization and measurement. Informe presentado en Education in Journalist and mass communication Convention, Communication Theory and Methodology Division, Boston. En “La teoría del Framing”. Revista de Comunicación volumen 1, 2002 AMADEO, Belén. Consulta: 30 de abril de 2012. <<http://www.scribd.com/doc/192367820/Amadeo-Belen-La-teoria-del-framing>>

TROME

2014a “Trome, la escalera del éxito” Publicado el 20 de octubre 2013. Consulta: el 01 de julio 2014. <<http://trome.pe/actualidad/trome-escalera-exito-1647294>>

2014b “Trome alcanza nuevo récord de lectoría” Publicado 27 de mayo del 2013 Consulta: 01 de julio 2014. <<http://trome.pe/actualidad/trome-alcanza-nuevo-record-noticia-1581701>>

UNCUYO (Universidad Nacional de Cuyo)

2013 “Tratamiento de la Información”. Publicación Digital de la Universidad  
Universidad Nacional de Cuyo. Consulta: 9 de setiembre 2014  
<<http://www.edicionuncuyo.com/linea-editorial>>

### ENTREVISTAS PROPIAS

VENERO, Paloma.

2011 *A.A.R.* Entrevista del 27 de octubre a Augusto Álvarez Rodrich.

VENERO, Paloma

2011 *J.F.* Entrevista del 05 de noviembre a Jackeline Fokws.

VENERO, Paloma

2011 *M.A.* Entrevista del 07 de noviembre a Mariana Alegre.

VENERO, Paloma

2012 *M.G.* Entrevista del 02 de abril a Marisa Glave.

VENERO, Paloma

2012 *D.Y.* Entrevista del 17 de abril a Daniel Yovera

VENERO, Paloma

2012 *E.Ch.* Entrevista del 28 de octubre a Enrique Chávez

## 8. ÍNDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS

Tabla 1: Clasificación de diarios limeños de acuerdo con su diseño y temática	44
Tabla 2: Preferencias y percepciones hacia El Comercio	47
Tabla 3: Percepción del público objetivo de El Comercio	48
Tabla 4: Preferencias y percepciones hacia Perú21	49
Tabla 5: Percepción del público objetivo de Perú21	49
Tabla 6: Preferencias y percepciones hacia Trome	50
Tabla 7: Percepción del público objetivo de Trome	51
Tabla 8: Cantidad de Ediciones	90
Tabla 9: Volumen de la Información	91
Tabla 10: Cantidad de Publicaciones por Coyuntura	91
Tabla 11: Tipo de información	92
Tabla 12: Aparición en Portada	93
Tabla 13: Sección de información	93
Tabla 14: Aparición y Uso de Fotografías	95
Tabla 15: Fuentes	97
Tabla 16: Notas de Opinión	110
Tabla C1: Tipo de Información	175
Tabla C2: Sección	175
Tabla C3: Publicidad	175
Tabla C4: Elementos Gráficos	176
Tabla C5: Fuentes	176
Tabla C6: <i>Agenda Setting</i> : Coyuntura Específica 1	177
Tabla C7: <i>Agenda Setting</i> : Coyuntura Específica 2	177
Tabla C8: <i>Agenda Setting</i> : Coyuntura Específica 3	178
Tabla C9: <i>Agenda Setting</i> : Coyuntura Específica 4	178
Tabla R1: Titulares del Metropolitano en Portada	179
Tabla R2: Titulares de las notas de opinión	179
Tabla R3: Titulares de las notas informativas	180
Tabla R4: Enfoques de las notas informativas	181
Tabla R5: Sujeto de la noticia	181

Tabla R6: Fuentes citadas	182
Tabla R7: Análisis del lenguaje	183
Tabla A1 "Promedio de lectores por día" 2008, 2009, 2010, 2011	184



## 9 ANEXOS

### a.1 FICHA DE RECOLECCIÓN Y ANÁLISIS

#### **1ER ANÁLISIS: INDICATIVO, DESCRIPTIVO. ANÁLISIS CUANTITATIVO**

##### **TITULAR - SECCIÓN - EXTENSION**

**JERARQUÍA** en la página.

##### **FOTOS**

##### **PORTADA**

- Mención al Metropolitano/Castañeda
- Noticia principal o llamada del Metropolitano

**TIPO DE NOTICIA:** nota informativa /opinión

##### **ELEMENTOS GRÁFICOS**

Infografías  
Caricaturas  
Ilustraciones  
Cuadros Estadísticos

##### **FUENTES**

**CUANTAS:** oficiales/ciudadanas

#### **2DO ANÁLISIS EVALUATIVO. ANÁLISIS CUALITATIVO**

¿Cuál es la noticia?

¿Por qué interesa el hecho?

**INTERPRETACIÓN DE HECHOS** ¿qué dice la noticia?

**INTERPRETACIÓN DE SITUACIONES** personajes, lugares, significado de la noticia en ese momento

**INTERPRETACIÓN MORAL** analiza y juzga hechos -adjetivaciones

**MENCIÓN CASTAÑEDA**

**MENCIÓN AL METROPOLITANO**

¿**SE CONTEXTUALIZA?** (referencia a hechos pasados)

##### **FUNCIÓN SOCIAL**

**Profundización, Tratamiento y Contenido**

**NOTICIAS CON FOTOGRAFÍAS**

##### **OPINIÓN**

**EDITORIAL: LINEA DEL DIARIO**

Columnas de Opinión:

Juicios valorativos

De quién hablan

**FUENTES**

¿Cuántas y Quiénes?

Grado y Nivel jerárquico

Presencia de Políticos: Partidos/Candidatos

¿Qué dice cada fuente?

**FRAMING ¿Qué dicen de cada uno?**

Castañeda

Villarán

Metropolitano

Reforma Transporte

Corrupción

Municipalidad De Lima

**ENFOQUE:**

Interés Común

Política: Castañeda-Gestión Crítica

Económica

Denuncia

Técnico – Tecnológico

Social

Urbano

**ANÁLISIS DE LENGUAJE**

CALIFICAN ACCIONES	
DESCRIBE PERSONAJES/COSAS	
JERGA	
FRASES REPLANESCAS	
TONO DE BURLA	
SOCIOLECTO	
DECLARACIONES ADJETIVADAS (EN CITA)	
METAPLASMO SILÁBICO	

**FOTOS**

OBJETIVO (MUESTRA)	
LEYENDA	
TAMAÑO	

**a.2 GUÍAS DE ENTREVISTAS**

### I Periodistas

- ¿Cuál es el servicio público que ha sido más tratado por la prensa?
- ¿Qué problemas ha destacado la prensa en el sector de transporte público? ¿Qué impacto ha causado esto en la ciudadanía y en las autoridades correspondientes?
- ¿Qué imagen periodística se ha construido sobre el Metropolitano? ¿Siempre fue la misma? ¿Qué cambios se dieron?
- ¿Qué rol ha tenido la prensa en el proceso de construcción de imagen y desarrollo del Metropolitano?
- ¿Qué opinión tiene del Metropolitano como servicio de transporte público en la actualidad?

Identificar el sesgo según la línea editorial en los diarios seleccionados.

- ¿De qué manera se *enfocaron* los medios al cubrir el Metropolitano?
- ¿Cuál cree que es la diferencia de información entre estos medios?
- ¿Cuál cree que fue la diferencia en la línea editorial entre estos medios?
- ¿Qué opinión y diferencias cree que veía la opinión pública con relación a estos medios?
- ¿Qué cambios ha tenido de su inicio a hoy el Metropolitano?
- ¿Qué piensa sobre la creación de la imagen periodística desde un tipo de cobertura, en este caso el Metropolitano?
- ¿Qué hay que mejorar en cuanto a la imagen del Metropolitano para que sea un servicio que involucre a los ciudadanos? ¿Qué papel tiene la prensa desde ahí? ¿Qué se puede hacer desde la cobertura noticiosa?

Determinar el tipo de información que se generó en cada diario seleccionado

- ¿Qué le faltó a la prensa decir y cubrir con relación al Metropolitano?
- ¿Qué tipo de cobertura cree que le dio la prensa en general al tema del Metropolitano?
- ¿Qué tipo de análisis presentaron Perú 21, El Comercio y Trome en sus líneas editoriales y columnas de opinión?

- ¿En qué temas/coberturas/opiniones se excedió la prensa con relación al Metropolitano?
- ¿Cómo cree que la prensa debió mostrar y cubrir la información del Metropolitano?

## II Para ex regidora Maritza Glave

- La idea de construir el Metropolitano era mejorar las condiciones del transporte público, ¿se ha logrado construir esta imagen?
- ¿Cuáles son las características más fuertes que sostienen esa percepción?
- ¿Por qué cree que ha funcionado?
- ¿Qué hay que mejorar del Metropolitano?

Identificar el sesgo según la línea editorial en los diarios seleccionados.

- ¿Cómo se sintió la cobertura de la prensa sobre el tema del Metropolitano?
- ¿De qué manera cree que la cobertura del tema por estos tres medios afectó al proceso de percepción del Metropolitano?
- ¿Qué vacíos o excesos ha habido en la cobertura de información del Metropolitano?
- ¿Qué hay que mejorar en cuanto a la imagen del Metropolitano?
- ¿Cree que la prensa escrita trabajó adecuadamente las quejas/ consultas de los ciudadanos sobre este tema?

Determinar el tipo de información que se generó en cada diario seleccionado

- ¿Encuentra alguna diferencia en la cobertura de este servicio de transporte público desde la gestión de Susana Villarán?
- ¿Cree que hubo parcialidad tuvo la cobertura de los medios? Especialmente con los diarios del Grupo El Comercio
- ¿Le parece que las líneas editoriales jugaron un papel importante en la cobertura del caso del Metropolitano?
- ¿Piensa que la opinión pública influyó en la cobertura de la prensa o fue al revés con el Metropolitano?

III Para Organizaciones Sociales: Mariana Alegre Scorza, Coordinadora de Lima Como Vamos

- Su existencia como organización es casi la misma que el inicio del Metropolitano y una de sus preocupaciones también es el sector transporte ¿Cómo han visto el desarrollo de este servicio de transporte público?
- Ha notado que la prensa ha tenido un papel claro en colaborar con este espíritu que ustedes promueven de unir y buscar soluciones para Lima con respecto al tema del Metropolitano
- ¿De qué manera creen que la prensa ha colaborado con este espíritu que ustedes promueven de quejarse y buscar soluciones con respecto al tema del Metropolitano?
- ¿Cómo se percibió la cobertura de la prensa sobre el tema del Metropolitano?

Identificar el sesgo según la línea editorial en los diarios seleccionados.

- ¿De qué manera cree que la cobertura de estos tres medios afectó al proceso de percepción del Metropolitano?
- ¿Nota alguna diferencia en la cobertura sobre el servicio de transporte público desde la gestión de Susana Villarán?
- ¿Cree que hubo algún tipo de parcialidad en la cobertura de la prensa? Especialmente los diarios del Grupo El Comercio
- ¿Qué tipo de imagen periodística se creó del Metropolitano?

Determinar el tipo de información que se generó en cada diario seleccionado

- ¿Qué vacíos o excesos ha habido en la cobertura sobre el Metropolitano?
- ¿Cree que la prensa escrita ha trabajado adecuadamente las quejas o consultas de los ciudadanos sobre este tema?
- ¿Cómo percibió la cobertura de la prensa sobre el tema del Metropolitano?

## A.3 TABLAS DE COBERTURA

Tabla C1: Tipo de Información

C. E. Diarios/T Inf.	CE 1		CE 2		CE 3		CE 4		T. Parcial		Total
	INF	OP	INF	OP	INF	OP	INF	OP	INF	OP	
<b>EL COMERCIO</b>	3	0	3	1	3	0	3	1	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>14</b>
<b>PERU 21</b>	3	0	3	0	2	0	2	0	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>10</b>
<b>TROME</b>	2	0	3	0	1	0	0	0	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>

Tabla C2: Sección

C. E.	CE 1			CE 2			CE 3			CE 4			Total Parcial			Total
	POL	LOC	OP	POL	LOC	OP										
<b>Diarios/Sección</b>																
<b>EL COMERCIO</b>	0	3	0	0	4	0	0	3	0	0	3	1	0	13	1	<b>11</b>
<b>PERU 21</b>	0	4	0	0	3	0	1	1	0	0	2	0	1	10	0	<b>11</b>
<b>TROME</b>	0	2	0	1PB	3	0	0	2	0	0	0	0	1	7	0	<b>8</b>

Tabla C3: Publicidad

C. E./Diarios	El Comercio	Perú21	Trome
C.E.1	0	0	0
C.E.2	0	0	1
C.E.3	1	0	1
C.E.4	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

Tabla C4: Elementos Gráficos

C. E./Diarios	El Comercio	Perú21	Trome
C.E.1	2	1	0
C.E.2	1	3	0
C.E.3	3	2	1
C.E.4	1	2	0
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>1</b>

Tabla C5: Fuentes

C. E.	CE 1			CE 2			CE 3			CE 4			Total Parcial			Total Dif.
	T	INV	EXT	T	INV	EXT										
Diarios/T Inf.																
EL COMERCIO	4	1	1	7	4	3	8	3	2	6	2	4	25	10	10	<b>20</b>
PERU 21	5	1	2	7	3	2	7	3	3	4	2	2	23	9	9	<b>18</b>
TROME	2	1	1	4	2	1	2	2	0	0	0	0	8	5	2	<b>7</b>

Tabla C6: *Agenda Setting*: Coyuntura Específica 1

C.E.1	El Comercio	Perú21	Trome
10/04/2007	Alianza confirma escapada en Japón <b>Vuelven a cerrar el zanjón esta medianoche</b>	“Hice mal no debí salir”	-
11/04/2007	García a Del Castillo “El país te necesita” <b>La Vía Expresa tendrá hoy dos carriles menos</b>	Suena a Amenaza (de Mulder) <b>Hoy nuevo cierre parcial del zanjón incluye carril para autos particulares</b>	Vacilan a Uribe
12/04/2007	Dos muertos en primer día del paro de Ancash Uribe cobrará 30% menos por ir a discoteca Del Castillo explicará hoy designación de Pandolfi	Dos muertos deja paro de Ancash <b>Este lunes cerrarán carril central de Vía Expresa</b>	Dos muertos y saqueo en paro Multan con 10 mil dólares a Uribe

Tabla C7: *Agenda Setting*: Coyuntura Específica 2

C.E.2	El Comercio	Perú21	Trome
13/04/2010	Audios que a cintan a Del Castillo y Garrido Lecca desaparecieron Cae ómnibus al lago Titicaca mueren 14 <b>Ensayos del Metropolitano sin pasajeros</b>	Involucran a Nava (Sec Gral de Gob) Bus cae al lago Titicaca y mueren 14 personas <b>El metropolitano recién operará a fines de mayo</b>	Titicaca se traga bus con 20 Robaron audios de Del Castillo
14/04/2010	“Policía y fiscalía me pidieron incriminar a Petro tech” <b>El Metropolitano calienta motores</b>	Gianotti complica más a Del Castillo <b>Castañeda exhibe solo buses vacíos</b>	Rómulo pitea desde la Cárcel
15/04/2010	García exige identificar a financistas del “chuponeo”	Lo acusa (Gianotti a Del Castillo) Drama en Barrios Altos	¡Qué dolor! (obrero sepultado) Rómulo dice “cobarde” a Del Castillo

Tabla C8: *Agenda Setting*: Coyuntura Específica 3

<b>C.E.3</b>	<b>El Comercio</b>	<b>Perú21</b>	<b>Trome</b>
19/05/2010	El Perú ya tiene las puertas abiertas al mercado europeo La tierra se levantó en Amazonas	TLC con Europa debe alentar inversiones Una semana tomará reparar carretera dañada por sismo	-
20/05/2010	Niña peruana cuestiona a Michelle Obama	<b>Fallas técnicas y mal uso de fondos en Metropolitano</b>	-
21/05/2010	Niña peruana es símbolo de los inmigrantes Policía abate a dos mandos de "Artemio" en Aucayacu	Golpe al terror (Huallaga -Artemio) Niña peruana es el rostro de la inmigración	-

Tabla C9: *Agenda Setting*: Coyuntura Específica 4

<b>C.E.4</b>	<b>El Comercio</b>	<b>Perú21</b>	<b>Trome</b>
28/07/2010	-	Cuatro años de promesas (A.G) <b>Desde hoy cobra pasaje el Metropolitano</b>	Alan da mensaje a la nación
29/07/2010	"No dejaré bombas de tiempo" (A.G) Cataluña veta las corridas de toros	Mirando p' atrás (A.G.) Prohíben las corridas de toros en Cataluña <b>Prefieren usar el Metropolitano solo para rutas largas</b>	-
30/07/2010	En menos de un año asaltan otro Plaza Vea	Asaltan Plaza Vea de Higuera	-
31/07/2010	-	-	-

#### A.4 TABLAS DE REPRESENTACIÓN

Tabla R1: Titulares del Metropolitano en Portada

C.E.	El Comercio	Perú21	Trome
C.E.1	-Vuelven a cerrar el zanjón esta medianoche -La Vía Expresa tendrá hoy dos carriles menos	-Hoy nuevo cierre parcial del zanjón incluye carril para autos particulares -Este lunes cerrarán carril central de Vía Expresa	-
C.E.2	-Ensayos del Metropolitano sin pasajeros -El Metropolitano calienta motores	-El metropolitano recién operará a fines de mayo -Castañeda exhibe solo buses vacíos	-
C.E.3	-	-Fallas técnicas y mal uso de fondos en Metropolitano	-
C.E.4	-	-Desde hoy cobra pasaje el Metropolitano -Prefieren usar el Metropolitano solo para rutas largas	-

Tabla R2: Titulares de las notas de opinión

C.E.	El Comercio	Perú21	Trome
C.E.1	-	-	-
C.E.2	“El sainete de no informar bien”	-	-
C.E.3	-	-	-
C.E.4	“Un lunar más para el Metropolitano”	-	-

Tabla R3: Titulares de las notas informativas

C.E.	El Comercio	Perú21	Trome
C.E.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Hoy a la medianoche cierran el zanjón</li> <li>-Por hoy día se restringe paso de autos particulares en un tramo del zanjón</li> <li>-Pese a mejoras hubo congestión en algunos desvíos del zanjón</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Justifican los 10 meses de obras en Vía Expresa</li> <li>-Cerrarán medio carril para autos particulares</li> <li>-Reducirán vía para autos particulares en el zanjón</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Otra vez cierran la Vía Expresa</li> <li>-Segundo cierre de Vía Expresa fue la locura</li> </ul>
C.E.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Recorrido empezara sin pasajeros</li> <li>-El Metropolitano calienta motores</li> <li>-Pro Transporte demolerá casa en litigio donde vive un invidente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-A finales de mayo operará Corredor Metropolitano</li> <li>-Buses del Metropolitano se lucen, pero siguen la espera</li> <li>-Piden facultades para investigar Metropolitano</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Metropolitano a paso de tortuga</li> <li>-Metropolitano sin pasajeros</li> <li>-Sacan cara por “Metropolitano”</li> </ul>
C.E.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Hallan irregularidades en el Metropolitano</li> <li>-Contraloría reafirma fallas en vías del Metropolitano</li> <li>-Castañeda responde a la Contraloría</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Contraloría cuestiona el Metropolitano</li> <li>-Aún no hay fecha para el Metropolitano</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Detectan fallas en Metropolitano</li> </ul>
C.E.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Se empezó a cobrar pasajes en buses del Metropolitano</li> <li>-Probarán el Metropolitano hasta Caquetá</li> <li>-Prueban otro tramo del Metropolitano</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Desde hoy se cobrará por viaje en el Metropolitano</li> <li>-Prefieren usar el Metropolitano para recorridos largos</li> </ul>	-

Tabla R4: Enfoques de las notas informativas

<b>C.E.</b>	<b>El Comercio</b>	<b>Perú21</b>	<b>Trome</b>
C.E.1	Interés común (2), Urbano (2)	Interés Común, Económico, Técnico, Urbano(2)	Urbano
C.E.2	Denuncia, Social, Urbano(2)	Política, Denuncia(2), Urbano(2)	Interés Común(2), Economico, Técnico(2), Urbano
C.E.3	Política, Denuncia (2), Técnico(2), Urbano	Política, Denuncia (3), Técnico(2), Urbano	Denuncia
C.E.4	Denuncia, Técnico (3), Urbano	Interés común (2), Técnico, Urbano	

Tabla R5: Sujeto de la noticia

<b>C.E.</b>	<b>El Comercio</b>	<b>Perú21</b>	<b>Trome</b>
C.E.1	Reforma Transporte (3)	Reforma Transporte(3)	Reforma Transporte(2)
C.E.2	Metropolitano (4)	Metropolitano (3)	Metropolitano (3)
C.E.3	Castañeda, Metropolitano (3)	Metropolitano (3)	Metropolitano
C.E.4	Metropolitano (3), Municipalidad de Lima	Metropolitano(2), Reforma Transporte (2)	-

Tabla R6: Fuentes citadas

<b>C.E./F<sup>106</sup></b>	<b>El Comercio</b>	<b>Perú21</b>	<b>Trome</b>
C.E1	David Hernández, vocero del Instituto Protransporte de Lima Metropolitana Julio Sanjinez, pasajero	David Hernández (3v), gerente de comunicaciones de Protransporte Juan Tapia, presidente de CIDATT Luis Quispe Candia (2v), Pdte de consultora Luz Ambar	David Hernández, gerente de comunicaciones y apoyo social de Protransporte. Una pasajera
C.E.2	Alfonso Maslucán congresista nacionalista, Jorge Dextre, especialista temas de transporte Luis Morán, gerente de Proyecto de la empresa Motores Diesel Andinos SA (MODASA) Mary Cárdenas, ciudadana Fabricio Orozco, jefe de la oficina de asesoría jurídica de Protransporte	Julio Raurau, CONET Norma Yarrow (2v), regidora Luis Morán, gerente de proyectos de MODASA Fabiola Morales(2v), congresista SN José Maslucán, congresista nacionalista	Norma Yorrow (2v), regidora Municipal Luis Morán Márquez, gerente de proyectos de MODASA Luis Quispe Candia, presidente ONG Luz Ambar
C.E.3	Mario Portocarrero(2v), gerente general Protransporte Fabricio Orozco, jefe de asuntos legales de Protransporte Luis Vera, ingeniero que realizó el informe de Contraloría Luis Castañeda, alcalde de Lima	Javier Cornejo, gerente de Operaciones Protransporte Mario Portocarrero, gerente general de Protransporte Fabrizio Orozco, Jefe de la Oficina de Asesoría Jurídica de Protransporte Luz Ambar ONG José Vega, congresista y Pdte. de Comisión de Fiscalización	Mario Portocarrero, gerente general de Protransporte Luis Castañeda, alcalde de Lima
C.E.4	Ciudadanos: Rosa María Perales, Claudia García, Martín Lecaros. Mario Portocarrero (2v), gerente general de Protransporte. OP Lenka Zajec Yeludic, Contraloría General de la República Javier Cornejo, gerente de operaciones de Protransporte	Javier Cornejo, gerente de operaciones de Protransporte Mario Portocarrero, gerente de Protransporte Dos pasajeros	

<sup>106</sup> En las primeras fechas se menciona a “funcionarios” o “voceros” de instituciones, estas han sido incluidas en el conteo pero no se consideran en el cuadro.

Tabla R7: Análisis del lenguaje

C.E.	El Comercio	Perú21	Trome
C.E.1	“empero”	“zanjón”	“gigantesco”, “zanjon” –entre comillas-
C.E.2	“se tiraron atrás” OP “cuentagotas”, “vital”, “gran magnitud”, “errática” “mecida” “sainete” referencia comparativa	“limeños se sorprendieron”, “había sido terminado milagrosamente”, “tribuna descontenta”, “larga espera” “buses fantasmas” “se acabó el misterio” “con suerte”	“la obra es blanco” “ya han pasado tres años y nada” “culminar” “buses normales” “vapuleado”
C.E.3		“serias observaciones” “Protransporte no se arriesga” “Increíblemente la obra no la ejecutó la compañía” “temerarias maniobras” “sutil afirmación”	“gastos excesivos”
C.E.4	-	-	-

## A.5 ACCIONES DEL GRUPO EL COMERCIO EN EMPRESAS

Las publicaciones que maneja el Grupo El Comercio son “El Comercio, Trome, Perú21, Somos y Gestión, que la compraron hace poco, también controla revistas como por ejemplo: Más Ventas, Ruedas y Tuercas, PCWorld, Orientación Vocacional, Zeta, Comunicadores del Perú, Amauta inversiones comerciales, Perú Mundo Com; maneja una página on line, la mejor del Perú sin duda, Consultores internacionales de Recursos Humanos y es propietario y controla el 66% de las acciones de canal 4 y canal 8.” (Bejar, 2008:85), (Cisneros, 2011: 119), (García, 2011).

Además, el Grupo El Comercio en 2013 pasó a ser dueño mayoritario de los diarios del grupo Epensa - Correo, Ojo, Ajá y El Bocón -, si bien se aclara que sigue siendo el Grupo Agois Bancharo el dueño de las acciones periodísticas al 100% y controla la línea editorial de Epensa, El Comercio tiene el 54% de acciones en lo que respecta a la impresión y comercialización, el otro 46% pertenece aún a la familia Agois.

La empresa Editora El Comercio S.A. fue constituida por Escritura Pública de fecha 13 de setiembre de 1991). Las empresas en las que se tiene más del 50% de participación en el capital social son: Servicios Especiales de Edición S.A., Prensa Popular S.A.C., Orbis Ventures S.A.C., Inmobiliaria El Sol del Perú S.A., Zetta Comunicadores del Perú S.A. E.M.A., EC Jobshark S.A.C. (Empresa Editora El Comercio,2007:3).

Empresa Editora El Comercio S.A. edita El Diario El Comercio (Acevedo, 2012:48-49), cotiza en la Bolsa Valores de Lima y a su vez tiene participación en:

- Zetta Comunicaciones del Perú S.A. (66%). Empresa que se dedica al desarrollo de actividades de servicios relacionados al sector gráfico en general: pre-prensa digital que incluye, diseño, escaneo, prueba de color, filmación, fotografía digital y grabación de planchas análogas y digitales tanto para impresión en offset como flexografía.
- Inmobiliaria El Sol del Perú S.A. (100%). Dedicada a actividades inmobiliarias.
- Grupo TV Perú S.A.C.: (99.9%) que a su vez participa con el 70% en Plural TV S.A.C. y esta última tiene el 100% de Productora Peruana de Información S.A.C. y Compañía Peruana de Radiodifusión S.A. Todas ellas relacionadas al negocio televisivo.

- EC Jobs S.A.C. (99%). Dedicada a la obtención y dotación de personal (Head Hunter)
- Orbis Venturas S.A.C. (99%). Orientada al procesamiento de datos.
- Producciones Cantabria S.A.C. (99%). Se dedica a la importación, exportación, edición, publicación, distribución y comercialización de libros, periódicos, revistas y publicaciones en general, así como a toda otra actividad vinculada y conexas.
- Amauta Impresiones Comerciales S.A.C. (99%). Su actividad principal es la prestación de servicios de impresión y acabados gráficos en general, en especial la de imprimir, editar, publicar, vender, distribuir, importar y exportar toda clase de libros, revistas, diarios, publicaciones y toda clase de impresiones en general, así como cualquier otro artículo de la industria gráfica o de ediciones y a cualquier otra actividad mercantil o de servicios relacionados con su objeto principal, sea en beneficio propio o de terceros.
- Suscripciones Integrales S.A.C. (99%). Su actividad principal es la prestación de servicios de impulso de suscripciones y productos en general, servicios de telemarketing y a cualquier otra actividad mercantil o de servicios relacionados con su objeto principal, sea en beneficio propio o de terceros.
- Punto y Coma Editores S.A.C.(99%). Se dedica a la edición de libros, folletos, otros.
- Data Imágenes S.A.C.(50%). Su actividad principal es ofrecer servicios de impresión digital, impresión variable, alistamiento, envío y coordinación de la mensajería de documentos.

## a.6 Tablas y gráficos

Tabla A1 "Promedio de lectores por día" 2008, 2009, 2010, 2011

<b>Diario</b>	Promedio lectores por día Abril 2007- Marzo 2008	Promedio lectores por día Junio 2009 – Mayo 2010 <sup>107</sup>	Promedio lectores por día Junio 2011 –Dic 2011
El Comercio	662 362	521 056	397 419
Perú21	321 035	265 534	260 465
Trome	1 163 515	1 7288 729	2 002 325



<sup>107</sup> Cifra de lectoría del diario Trome presenta un error, pero este alcanza y tiene más de un millón de lectores en este conteo, por lo cual supera ampliamente a la lectoría de El Comercio y Perú 21. Estos son datos del promedio dado en Lectores en Lima por día en los intervalos: Abr 2007 a Mar 2008, Jun 2009 - May 2010 y Jun 2011 – Dici 2011. Gráfico extraído de Lectoría en Lima por día KMR | Abril 2007 – Marzo 2008. Universo de la muestra 6 612 126. Casos 12 381. De la Página Sociedad de Empresas Periodísticas del Perú (SEPP). Tabla de Elaboración propia.