



Autora: **Costa, Mariana**

Artículo de revista
Hechos de imágenes

Año: 2019

Costa, M. (2019). Hechos de imágenes. *Investiga+*, 2(2), 73-88. Universidad Provincial de Córdoba, Secretaría de Posgrado e Investigación. <https://repositorio.upc.edu.ar/handle/123456789/309>



Documento disponible para su consulta y descarga en el [Repositorio Digital Institucional Universidad Provincial de Córdoba](#)



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución – No Comercial – Sin Obra Derivada 4.0 Internacional](#).

Hechos de imágenes

The Facts of Images

Mariana Costa*

Resumen: En un mundo en el que lo real se confunde o desaparece en un aluvión de representaciones, el estudio de los textos visuales es cada vez más relevante. Distinguir, leer e interpretar imágenes nos permite observar críticamente lo que construimos con ellas y lo que damos a ver (asentir/creer) a nuestros destinatarios. Se presenta en este artículo el caso del siniestro aéreo de Los Rodeos (1977), construido con dos enunciados visuales de géneros diferentes: una fotografía y una infografía. Se disecciona y analiza qué y cómo se representa en cada caso, con qué proyecto y resultado.

Palabras clave: infografía, fotografía, noticias, acontecimiento, imágenes

Abstract: In a world in which the real world is confused or disappears in a barrage of representations, the study of visual texts is increasingly relevant. Distinguishing, reading and interpreting images allows us to critically observe what we build with them and what we see (nod / believe) to our recipients. This article presents the case of the Los Rodeos air accident (1977), built with two visual statements of different genres: a photograph and an infographic. We dissect and analyze what and how it is represented in each case, with what project and result.

Keywords: infographics, photography, news, event, images

Recibido: 31/07/19
Aceptado: 29/10/19



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución – No Comercial – Sin Derivadas 4.0 Internacional.

* Magister en Comunicación y Cultura Contemporánea. Vice Directora y Profesora en la Facultad de Arte y Diseño de la Universidad Provincial de Córdoba.

mcosta.fad@upc.edu.ar

El caso del siniestro aéreo de Los Rodeos (1977)

A continuación expondremos dos textos visuales (una fotografía y una infografía) referidos a un mismo hecho noticiable, con el propósito de observar el modo en que construyen el acontecimiento. Desde la perspectiva de Abril (2012), los textos visuales, de forma implícita o explícita nos adjudican un lugar, una posición de observadores y evaluadores, un saber e incluso un espacio de placer o displacer. Nuestra mirada está contenida en ellos porque los textos, a la vez que son mirados, nos miran. (pág.26)

En 2017 se cumplieron cuarenta años de la llamada “mayor tragedia de la aviación civil de la historia”. El 27 de marzo de 1977, el aeropuerto español Los Rodeos (hoy llamado Tenerife Norte) fue el escenario de este siniestro, por la conjunción de errores humanos y condiciones meteorológicas adversas en el que colisionaron dos aviones, y murieron quinientas ochenta y tres personas.

Exponemos a continuación un análisis descriptivo y comparativo de los siguientes textos visuales:

a. Fotografía seleccionada de un artículo publicado en el periódico Infobae de Argentina el miércoles 10 de mayo de 2017, con el título: “A 40 años de la mayor catástrofe aérea del mundo: el día que chocaron dos aviones y murieron 583 personas”. Autor de las fotografías: Antonio Rueda, fotógrafo de la Agencia Efe. (Figura 1)

b. Infografía publicada por La Provincia. Diario de Las Palmas de Tenerife, España, titulado: “Gráfico: Así ocurrió el accidente de Los Rodeos” (Redacción/Tenerife, 2017) Autor de la infografía: Fernando Montecruz. (Figura 3)

Fotografía de Antonio Rueda



Figura 1. Fotografía de Antonio Rueda. Fuente: *A 40 años de...* (2017)

La fotografía (Figura 1) de Antonio Rueda fue publicada como parte de la nota periodística y en ella se hace referencia al fotógrafo: “aunque Antonio Rueda se retiró hace más de 25 años, sigue sin olvidar aquel domingo de 1977 en el que tuvo que racionar los dos únicos carretes que llevaba”. Este anclaje, en términos de Barthes (1987, pág. 36), “reduce la polisemia de la imagen al recortar y destacar, entre sus potencialidades interpretativas, aquella que debe imponerse sobre las demás en el momento de la recepción”; lo cual define a esta fotografía como una imagen que debe ser valorizada ya que se trata de una de las pocas que el fotógrafo pudo obtener por sus limitaciones materiales concretas.

La fotografía en blanco y negro nos muestra restos de uno (¿o dos?) de los aviones siniestrados, que ocupan más de la mitad del espacio compositivo y cubren la superficie hasta recortarse en el horizonte sobre un cielo gris, sin nubes y con bruma. Se logran distinguir la cola y partes del fuselaje o cuerpo central de un avión donde residen usualmente los pasajeros, los pilotos y la carga. El fotógrafo parece haberse ubicado levemente por encima de la línea del horizonte, se podría pensar que subió a algún objeto o irregularidad del terreno y ha hecho funcionar el disparador desde la altura de sus ojos.

Eligió un foco general para mostrarnos el contexto. Podemos inferir que quiso plasmar la mayor cantidad de elementos de la escena en este plano general. El encuadre nos muestra su dominio compositivo: los elementos más sobresalientes (cola y fuselaje) están equilibrados y dentro de los márgenes de la fotografía, ellos pueden considerarse, a priori, los “personajes” destacados. En términos de Beceyro, “la fotografía “por ella misma”, mediante su propia estructura, aclara el hecho real, lo vuelve comprensible y, al mismo tiempo, pone de manifiesto la visión del mundo que expresa, mediante esa imagen, el fotógrafo” (2003, pág. 4). La iluminación es natural, difusa, en un día nublado y puede notarse una muy amplia gama de grises.

Observadores, espectadores, interpretantes

Esta fotografía nos ubica como espectadores, observadores e interpretantes. El hecho de haber aceptado como verdadero que allí yacieron restos de más de quinientas personas nos posiciona frente a la escena con una “mirada” dolorida e incrédula. Esta fotografía nos interpela, preguntándonos sobre nuestros límites tecnológicos, el carácter fugaz de la vida, en ella está prevista nuestra mirada atónita como “testigos” de un acontecimiento fatal.

El interpretante es el receptor, “el único capaz de integrar la imagen en un horizonte temporal específico, el suyo” Schaeffer (1992, pág. 52). Estamos parados, mirando a través de los ojos del fotógrafo, con la posibilidad de hacer múltiples interpretaciones. El término catástrofe es pertinente para nombrar este acontecimiento ya que deriva del griego *καταστροφή* (katastrophe: ruina, destrucción) y está formada de las raíces *κατά* (kata: hacia abajo, contra, sobre) y *στροφή* (strophe: voltear), o sea “voltear hacia abajo”, o empeorar las cosas.

Textura visual

La textura visual que observamos constituye una metonimia, está compuesta por partes de objetos y de personas, son fragmentos de “todos” los que ya no existen. Lo material en un estado inimaginable, la relación de paridad entre los objetos y los humanos, entre la carne y el metal, impunemente mezclados resuena filosóficamente, hablándonos de nuestra condición humana, efímera y frágil.

Dice Abril (2012), “así nos desafía la imagen: desde su reverso fantasmal y perturbador, el semblante recatado y a la vez obscuro de toda realidad” (pág. 34). Al contemplar esta fotografía surge la tendencia a buscar elementos que puedan reconocerse, identificarse entre lo que denominamos una textura óptica resultante del siniestro. Es imposible deslindar “lo que se ve” de “lo que se sabe”.

La definición de textura, según Crespi y Ferrario (1985) es la siguiente: “se denomina así no sólo a la apariencia externa de los materiales, sino el tratamiento que puede darse a una superficie a través de ellos” (pág. 118). La percepción de la textura se fundamenta en la existencia de pequeños elementos yuxtapuestos que deben perder identidad, no ser reconocidos como formas o módulos, para fundirse entre sí. Cabe decir que, si se tratara de una trama, dichos módulos podrían identificarse claramente ya que sería “la resultante de la partición del plano” (pág. 120).

Entonces, los elementos que componen esta textura visual podrían ser imaginados completos, apelando a los conocimientos previos, suponemos que allí hay asientos, equipajes, luminarias y todo tipo de objetos de plástico y metal. Además, sabemos que estos elementos están mezclados con restos humanos y que al no poder distinguirse se vuelven más presentes, su “ausencia” es una presencia dramática. En el texto escrito se incluyen los siguientes dichos del fotógrafo: “Recuerdo aún el olor a carne quemada, era horroroso”.

Dice Abril (2012) que “un texto visual, como el texto en general, presupone la existencia de “redes textuales”, pues no hay texto que no interactúe con otros” (pág. 17). Al asegurar que los restos que se observan corresponden al siniestro de Los Rodeos, aun sin poder identificar los objetos allí expuestos uno a uno, este texto visual adquiere carácter de índice, en términos peirceanos, de un “documento” o de una “información”. Nuestra vista recorre la textura compuesta por despojos, busca entre los restos y detecta tres figuras humanas (Figura 2) casi camufladas que permiten estimar la dimensión escalar del resto de los objetos. Estas personas están aisladas físicamente una de la otra, no parecen haber percibido que fueron fotografiadas. Uno de ellos tiene en su mano una máquina fotográfica.



Figura 2. Detalle señalado en la fotografía de Antonio Rueda.

Si consideramos lo expresado por Schaeffer, acerca de que “lo que la imagen me dice, es, en primer lugar, lo que logro ver en ella” (1987/1992, pág. 68), observamos que, a medida que se descubren elementos reconocibles en la fotografía, se agregan posibles significados. La presencia, casi imperceptible, de tres personas vivas, nos habla metafóricamente de la vida camuflada en un escenario de muerte. El fotógrafo no estuvo solo en el lugar, y nosotros tampoco estamos solos contemplándolo, hay/hubo, otros “testigos” de lo ocurrido. Nuestra percepción del texto visual y de nuestro lugar como interpretantes se modifica a medida que logramos ver más elementos, cambiándonos la mirada. El mismo autor sostiene que “la imagen fotográfica, lejos de poseer un estatuto estable, es fundamentalmente cambiante y múltiple” (pág. 9).

Podemos afirmar que en este texto visual hemos observado marcas de lo no visible, que se interpretan y relacionan con nuestros propios conocimientos, deseos, creencias, intereses y visiones del mundo. Analizamos una fotografía de un hecho

producido hace cuarenta años y es dable reconocer que su impacto posiblemente se ha atenuado, ya que, contrariamente a quienes contemplaron este texto visual en 1977, nosotros ya hemos visto múltiples fotografías de accidentes aéreos.

Además, en los últimos cuarenta años nuestra relación con las imágenes ha cambiado sustancialmente siendo cada vez más necesario aprender a interpretarlas, según Merleau Ponty (1970): “Es verdad que el mundo es lo que vemos y que, sin embargo, necesitamos aprender a verlo” (pág.18).

En esta fotografía el peso de lo que no puede verse (ni olerse, ni oírse), se agiganta aún después de tantos años de lo acontecido, marcando fuertemente nuestra mirada. “Lo visual, “lo que se ve” se relaciona siempre con lo que no se ve, con distintos fenómenos que no pertenecen al reino de lo visible, pero sin los cuales seríamos ciegos a la imagen, no veríamos nada, o veríamos sin ver”, nos dice Abril (2012, pág. 21).

Finalmente, observamos que este texto visual produce lo que describen Triquell y Ruiz (2015, pág. 9), “la imagen nos hace hablar, nos moviliza, nos obliga a construir relatos”. Hemos visto entonces que no es la fotografía por sí sola sino nuestras ideas, conocimientos, creencias, recuerdos e impactos emocionales subjetivos los que nos llevan a ver y construir nuestras miradas sobre lo que consideramos “la realidad” o “la verdad” de lo sucedido.

Infográfico de Fernando Montecruz

LA PROVINCIA
DIARIO DE LAS PALMAS

Gran Canaria 20 / 14° Lanzarote 24 / 15° Fuerteventura 22 / 16°

Local **Más noticias** Deportes Economía Opinión Cultura Ocio Vida y Estilo Comunidad Multimedia

Nacional Internacional Sociedad Sucesos Ciencia

EN DIRECTO Baloncesto, cuartos de final de los playoffs de la ACB: Real Madrid - MoraBanc Andorra

laprovincia.es • España

0 f t s+ in

40 años del accidente aéreo

Gráfico: Así ocurrió el accidente de Los Rodeos

Redacción/Tenerife | 27.03.2017 | 09:47

Los Rodeos, cronología de una tragedia

Un cúmulo de fatales circunstancias propiciaron la mayor catástrofe aérea de la historia

Sobre la pista principal del aeropuerto de Los Rodeos, hoy llamado Tenerife Norte, en Tenerife, dos aviones colisionan durante el despegue de uno de ellos y protagonizan el accidente más letal en la aviación.

11 PASOS DE UNA CATÁSTROFE

Domingo 27 de marzo de 1977 / 17 horas, 6 minutos, 50 segundos

Aeropuerto de Gando cerrado
La explosión de una bomba y la amenaza de una segunda obligan a cerrar el aeropuerto de Gando, en Gran Canaria, y desviar los vuelos al de Los Rodeos, en Tenerife.

Climatología adversa
El aeropuerto de Los Rodeos se encuentra en malas condiciones climáticas. Hay niebla, llovizna y la visibilidad es de 300 metros.

Demasiados aviones
La congestión de los aviones en las pistas provocó que el de KLM obstruyera la vía de salida. Se vio obligado a esperar porque carecía de espacio. Eso provocó que los dos aviones coincidieran en la pista.

Tiempo de vuelo al límite
El tiempo de vuelo del Jumbo de KLM rozaba los límites legales. Necesitaba despegar rápidamente o cancelar el vuelo.

Luces de pista apagadas
Se notificó que las luces de la pista estaban fuera de servicio. Eso provocó, junto con la niebla y el ángulo de salida, que el avión de Pan Am se pasase la entrada por la que debía abandonar la pista principal.



Boeing 747 de la KLM. Matrícula PH-BUJ. 234 pasajeros y 14 tripulantes. Todos fallecidos.



Boeing 747. Matrícula N 736 P. Tripulación 16 / fallecidos 9. 380 pasajeros / 326 fallecidos.



Boeing 747 / JUMBO
Velocidad máxima: 980 km/h
Longitud: 70,5 m
Envergadura: 59,7 m
Altura: 19,3 m

Equivocación en la salida
El avión de Pan Am se equivocó al abandonar la pista y lo hace por la salida número cuatro en lugar de por la tres.

Comandante
La gran diferencia de estatus entre el comandante y el segundo del KLM origina que este último no mantuviese una actitud vigilante sobre la actuación del comandante.

Interferencias en las comunicaciones
Se produce una coincidencia temporal entre las comunicaciones de la torre de control y el avión de Pan Am, esto provoca que el KLM no las reciba bien.

Falta de práctica
El comandante de KLM tenía falta de práctica reciente como piloto en vuelo real.

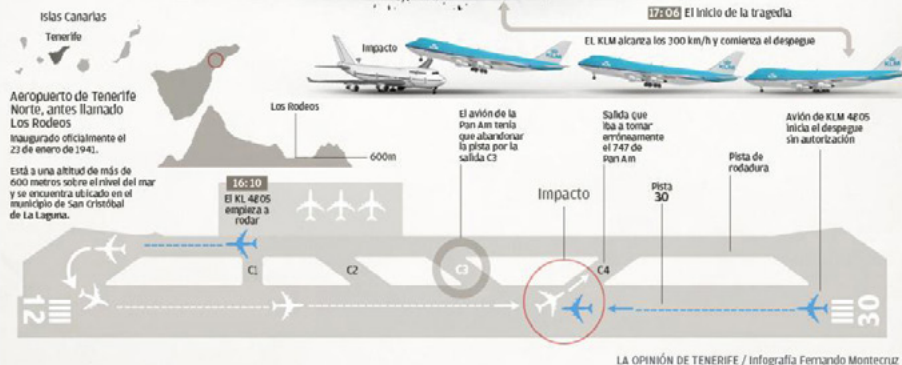
Términos erróneos
Se utiliza una frase no estándar que no fue comprendida ni por la torre de control ni por el comandante de Pan Am sobre qué estaba haciendo realmente el Jumbo de KLM ("we are now at take-off").

Niebla, llovizna y visibilidad reducida a 300 metros

Potencia de despegue
KLM utilizó una técnica de despegue con alargamiento de la longitud de pista.

El 747 de KLM impacta en el momento del despegue, con el avión de la Pan Am, que se encontraba en la pista

583 muertos



LA OPINIÓN DE TENERIFE / Infografía Fernando Montecruz

Figura 3. Infografía de Fernando Montecruz. Fuente: Redacción/Tenerife (2017)

Las infografías que podríamos denominar “canónicas” pueden ser consideradas como conjuntos coherentes y cohesionados de signos, que presentan reglas sintácticas, semánticas y pragmáticas, de modo equivalente a las noticias mismas. Este infográfico (Figura 3) presenta elementos constituyentes similares a los de la noticia tradicional: título, volanta, cuerpo central, y epígrafes. Además está organizado en columnas, siguiendo la grilla tipográfica convencional.

Sin embargo, podemos observar que el texto periodístico está integrado a la infografía y ha sido elaborado en once partes que responden al subtítulo: “11 pasos de una catástrofe”, estas se ordenan con once subtítulos descriptivos. Podemos leer también un texto destacado, en cuerpo tipográfico mayor, que dice: “Niebla, llovizna y visibilidad reducida a 300 metros”. Este tema corresponde a una de las once causas antes planteadas: “Climatología adversa”, sin embargo, ha sido elegido y destacado. Además de los textos escritos, la infografía incluye textos visuales de diversa índole que analizaremos más adelante.

Este infográfico está compuesto por un conjunto de infogramas o unidades *molares*, ya no elementales pero tampoco independientes, de información gráfica. Sirven para referir, al interior de la infografía compleja, diferentes contenidos autónomos y específicos pero dependientes del contexto formado por la propia infografía o conjunto de *infografía-noticia* en el que se enmarcan.

Detallamos a continuación los infogramas que componen este infográfico:



Figura 4. Infograma 1. Los aviones implicados en el incidente.

Como vemos en el Infograma 1 (Figura 4), los aviones que colisionaron fueron dos del mismo modelo, Jumbo Boeing 747, de distintas empresas: KLM y PAN AM. Este infograma presenta ilustraciones de los aviones vistos de perfil con los colores y detalles correspondientes a cada uno, incluyen sombras proyectadas y líneas entrecortadas que los separan.

Observamos un tercer avión sin identificación, que podría considerarse un “genérico”, y que se expone junto a un epígrafe referido a datos generales de las aeronaves. Resulta al menos curiosa la inclusión de esta última ilustración, ya que estos datos, que son comunes a los dos aviones siniestrados, podrían haberse agregado sin necesidad de la tercera imagen. Presentar tres aviones en vez de dos hace más compleja la interpretación del hecho.

Otra característica propia del género infográfico es la de evitar los espacios vacíos, cierto “*horror vacui*”, esta expresión latina es empleada por la crítica de la pintura para referirse a obras que se caracterizan por rellenar los espacios compositivos. En la infografía, el “*horror vacui*” está basado en el propósito de dar a entender que se está diciendo “todo” sobre un tema, y por lo tanto “no queda lugar” y se ha utilizado el campo gráfico al máximo. También debemos recordar aquí que la infografía hereda la tradición de diseño propia de los periódicos, que históricamente buscaron el rendimiento material del papel como soporte y actualmente aplican el mismo principio a las pantallas. Cada espacio se plantea en términos de centímetros o píxeles que se traducen en tarifas para anunciantes.



Figura 5. Ilustración de un avión.

A propósito del “*horror vacui*”, se observa otra ilustración (Figura 5) de un avión que se ubica en la zona superior del infográfico, sin epígrafes explicativos, la nave con sombra proyectada parece haberse dispuesto más como viñeta (dibujo que “salpica” los textos en piezas gráficas editoriales fundamentalmente para dinamizar su lectura), que como elemento informativo, está allí para evitar el “hueco”. Las infografías a menudo, incluyen elementos «informativamente innecesarios»,

destinados a un mejor y necesario amoblamiento del mundo posible representado.

El Infograma 2 (Figura 6), da cuenta de la ubicación de Tenerife en el contexto de las Islas Canarias, luego el plano de Tenerife y la indicación de la ubicación del aeropuerto y un dibujo de perfil para exponer la altitud a la que está ubicado Los Rodeos. El ordenamiento es arbitrario, el infograma no presenta criterios sobre el cambio escalar de los elementos expuestos.



Figura 6. Infograma 2. Ubicación de Tenerife en las Islas Canarias.

El Infograma 3 (Figura 7) presenta un dibujo esquemático de la pista realizado con tonalidad de gris en color plano, incluye epígrafes explicativos, paso a paso. Se destaca la hora: 16:10, El KL 1805 empieza a rodar. La zona del impacto se demarca con un círculo con contorno rojo, el avión KL 1805 se diferencia en color cian. Todos los aviones se representaron con un solo dibujo que ha sido copiado y pegado. Esta operación es muy común en el género infográfico, que repite elementos de mediana iconicidad usualmente representando cifras. Las flechas indican los movimientos realizados por las aeronaves y las líneas entrecortadas los trayectos. Las referencias C1, C2 y C4 parecen ser denominaciones de las salidas. La C3 está marcada con un círculo gris y se trata de la salida que debió usar el avión de PAN AM.

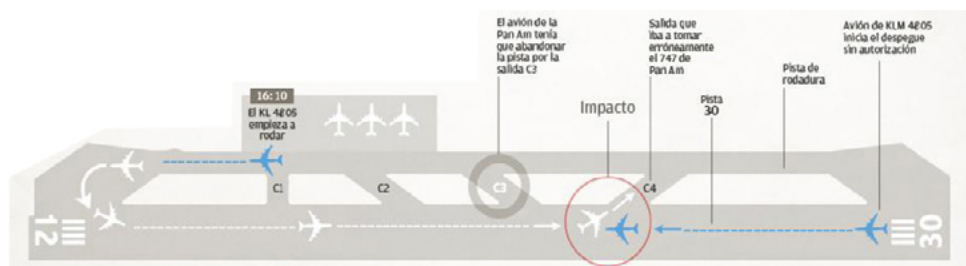


Figura 7. Infograma 3. Dibujo esquemático de la pista.

En el Infograma 4 (Figura 8) se presentan ilustraciones de los aviones. El KLM se ha repetido tres veces, mostrando el inicio del despegue y el momento previo al impacto con el 747 de PanAm. Este tipo de repeticiones es propia del género del cómic, el interpretante sabe que no son tres aviones sino uno, en tres instancias del movimiento. Se destaca la hora: 17:06: El inicio de la tragedia.



Figura 8. Infograma 4. Ilustración del momento previo al impacto.

El Infograma 5 (Figura 9) es un collage realizado en software de retoque fotográfico, que incluye ilustraciones de alta iconicidad de los aviones combinadas con fotografías de fuego, que muestra dos explosiones, y recrea el momento del impacto.



Figura 9. Infograma 5. Ilustración del impacto.

Considerando que este es el centro de impacto visual de la infografía, cabe preguntarse qué tipo de mirada propone al observador. ¿Por qué elegir ese momento y no otro?, ¿es acaso la herencia del lenguaje cinematográfico?, ¿es el uso de una imagen cliché típica de cierto tipo de películas taquilleras?, ¿qué agrega la explosión a nuestra mirada? Decía Debord ya hace tiempo, que “toda la vida de las sociedades en las que dominan las condiciones modernas de producción se presenta como una inmensa acumulación de espectáculos. Todo lo que era vivido directamente se aparta en una representación” (1967, pág. 24).

Podemos considerar que las explosiones son adornos que suman espectacularidad a las escenas. Michael Bay, director de las películas Armageddon y Bad Boys,

entre otras, explica (2011) que el uso de explosiones que se realizan en Hollywood y se controlan al milímetro está en directa relación con la taquilla. Podemos acordar en que tanto quien produce como quien consume infografías es también espectador de cine, ha sido educado en el gusto por los efectos especiales entre los cuales tiene un importante lugar la pirotecnia a gran escala.

Una breve búsqueda en Internet nos permite observar el uso recurrente de imágenes de explosiones en el cine y más específicamente en producciones que tienen como temática siniestros aéreos (Figuras 10, 11 y 12).



Figura 10. Imagen de la película *Con Air* (1997) dirigida por Simon West. Fuente: Tones, 2017.

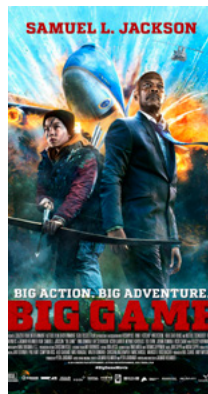


Figura 11. Imagen de la portada de la película *Big Game* (2014), dirigida por Jalmari Helander. Fuente: Zorrilla, 2015



Figura 12. Imagen de la portada de la película *Air Panic* (2001), dirigida por Bob Misiorowski. Fuente: Casa del libro (s./f)

Otra característica propia del género infográfico es su modo de mostrar los elementos compositivos desde lo que sería “el mejor ángulo” para su cómoda observación y a esto le agregamos que lo hace partiendo de géneros ya asimilados y reconocidos, que absorbe y reelabora, como el lenguaje del comic o del cine. De este modo garantiza la aceptación de quien consume el diario y responde a sus expectativas.

Observaciones finales

Hemos analizado dos textos visuales referidos a un mismo siniestro aéreo, ambos exponen formas distintas de mostrar (y construir) el acontecimiento. En palabras de van Dijk (1990), “los acontecimientos periodísticos necesariamente conllevan un punto de vista, y así ocurre con su descripción en un discurso informativo” (pág. 67).

La fotografía observada nos lleva a construir relatos de fuerte carga emocional y el medio la emplea en pos de evocar su supuesta sensibilidad para quienes fueron protagonistas de la tragedia, cumple con “acercar el enunciado” a los interlocutores. Los concurrentes a un determinado medio conocen de antemano el objeto de su consumo. Así, los lectores de cada uno de los periódicos que publican las infografías y las fotografías buscan confirmar sus propias expectativas, con independencia de los acontecimientos reales que hayan sucedido (Van Dijk, 1983).

La verdadera mercancía es una estructura estilística o genérica distintiva que pre-existe a los contenidos informativos específicos. Tal vez, dicha estructuración particular de cada medio afecte sistemáticamente los contenidos vehiculizados por él; sin embargo lo más relevante como contenido consumible es la estructura misma. La prensa compensa al feligrés con la confirmación de sus expectativas acerca del mundo y de las relaciones sociales. Por lo tanto, el análisis de la infografía y la fotografía de prensa, debería tener en cuenta a quién pertenece determinada visión y manera de mirar el mundo y a quién va dirigida y le es dada a ver.

Toda producción de sentido (en palabras o imágenes) tiene como resultado la puesta en circulación de determinadas “representaciones” las que, lejos de “reflejar la realidad”, la construyen, siempre de determinada manera, siempre a ciertos efectos; o lo que es lo mismo, siempre en cruce con lo ideológico y el poder (Triquell & Ruiz, 2015).

Consideraremos la infografía como un enunciado que se presenta como un collage en sí misma, que logra la unidad, coherencia formal y un modo particular de narrativa. Observamos el uso de diversos tipos de recursos que ensamblados constituyen este género “híbrido” que se presenta como “resultado de una investigación” otorgándole mayor verosimilitud, ya que no parecería tratarse de la “mera opinión” de alguien.

Como la noticia, la infografía es producida a partir del relato de testigos; o de los datos e imágenes obtenidos de entrevistas, rumores, documentos, mensajes de agencias de prensa u otros. Las fuentes del discurso, que en ciertos casos aparecen citadas en las infografías, buscando la legitimación y el consenso, “predefinen y preconstruyen los sucesos como noticiables y puede que incluso presupongan su valor como noticias” (van Dijk, 1997, pág. 13). Lo que es susceptible de transformarse en infografía y lo que no lo es, dependería en parte del grado de supuesta confiabilidad propia de las fuentes consultadas, siempre bajo la anuencia de los dueños de la corporación.

La fotografía, por su parte, expone de manera “directa”, sin más intermediarios que el propio fotógrafo, quien construye y compone ubicándonos desde un punto de mira desde el cual, subjetivamente, elaboramos nuestros relatos y definimos nuestra mirada. En este caso la propia “fuente” es el fotógrafo. En la infografía se observa una tendencia a eliminar toda huella de subjetividad del enunciador, esta “objetividad” colabora con el carácter “pseudo-científico” y la creación de verosimilitud buscada.

Referencias bibliográficas

- A 40 años de la mayor catástrofe aérea del mundo: el día que chocaron dos aviones y murieron 583 personas. (10 de mayo de 2017). *Infobae* [En línea]. Recuperado de: <https://www.infobae.com/america/fotos/2017/03/27/a-40-anos-de-la-mayor-catastrofe-aerea-del-mundo-el-dia-que-chocaron-dos-aviones-y-murieron-583-personas/>
- Abril, G. (2012). Tres dimensiones del texto y de la cultura visual. *IC - Revista Científica de Información y Comunicación*, 9, 15 - 35.
- Barthes, R. (1987 [1964]). Retórica de la Imagen. En R. Barthes, C. Bremond, T. Todorov, & C. Metz, *La semiología* (p. 36), Buenos Aires: Editorial Tiempo Contemporáneo.

- Beceyro, R. (2003 [1978]). El milímetro y la diferencia. En *Ensayos sobre fotografía*. Buenos Aires: Paidós.
- Casa del libro [Sitio web]. (s./f.). Air Panic [Entrada de venta de la película]. Recuperado de <https://www.casadellibro.com/pelicula-air-panic/8420018819173/1282839>
- Crespi, I. & Ferrario, J. (1985). *Léxico técnico de las Artes Plásticas*. Buenos Aires: Eudeba.
- Debord, G. (1967). *La sociedad del espectáculo*. París: Champ Libre.
- Dijk, T. A. van (1983). *Memoria a largo plazo y memoria a corto plazo, fragmento de Estructuras y funciones del discurso*. México: Siglo XXI Editores.
- Dijk, T. A. van (1990). *La noticia como discurso. Comprensión, estructura y producción de la información*. Barcelona: Paidós.
- Dijk, T. A. van (1997). *Racismo y análisis crítico de los medios*. Barcelona: Paidós.
- Merleau-Ponty, M. (1970). *Lo visible y lo invisible*. Barcelona: Seix Barral.
- Redacción/Tenerife. (27 de marzo de 2017). Gráfico: Así ocurrió el accidente de Los Rodeos. La Provincia. *Diario de Las Palmas* [En línea]. Recuperado de: <https://www.laprovincia.es/espana/2017/03/27/grafico-ocurrio-accidente-rodeos/922425.html>
- Schaeffer, J. (1987/1992). *La imagen precaria. Del dispositivo fotográfico*. Madrid: Cátedra.
- Triquell, X., & Ruiz, S. (2015). Imágenes y palabras en la lucha por la imposición de sentidos: la imagen generadora de relatos. *Cuadernos del Centro de Estudios en Diseño y Comunicación*, 61(17), 143-154.
- Tones, J. (2017, 6 de junio). 'Con Air': las razones por las que esta obra maestra intemporal sigue volando muy alto [Entrada de blog en línea]. *Espinof*. Recuperado de <https://www.espinof.com/proyectos/con-air-las-razones-por-las-que-esta-obra-maestra-intemporal-sigue-volando-muy-alto>
- Zorrilla, M. (2015, 6 de enero). 'Big Game', tráiler y cartel de la prometedor comedia de acción [Entrada de blog en línea]. *Espinof*. Recuperado de <https://www.espinof.com/trailers/big-game-trailer-y-cartel-de-la-prometedora-comedia-de-accion>

Cita sugerida: Costa, M. (2019). Hechos de imágenes. *Investiga+*, 2(2), 73-88. Recuperado de http://www.upc.edu.ar/wp-content/uploads/2015/09/investiga_mas_a2n2.pdf