

# AIBR

REVISTA  
DE ANTROPOLOGÍA  
IBEROAMERICANA

## ¿Sabía que...

...**AIBR** es la única revista de antropología en español incluida en el *Social Sciences Citation Index* publicada por un organismo no estatal?

...**AIBR**, a diferencia de la mayoría de las revistas científicas con índice de impacto, no es propiedad de una editorial comercial, sino de una Asociación sin ánimo de lucro?

...**AIBR** tiene un índice de suscriptores superior al de la mayor parte de revistas de ciencias sociales?

...**podemos hacer muchísimo más si usted se asocia a AIBR?**

**POR FAVOR, AYÚDENOS A IMPULSAR ESTE PROYECTO**

Si usted o su institución se asocia a AIBR podremos llegar mucho más lejos, llevar adelante nuevas iniciativas y visibilizar más nuestra disciplina.

Por favor, considere formar parte activa de este proyecto a través de la siguiente web:

<http://asociarse.aibr.org>



AIBR  
**Revista de Antropología  
Iberoamericana**  
www.aibr.org  
**VOLUMEN 8  
NÚMERO 3**  
Septiembre - Diciembre 2013  
Pp. 323 - 344

Madrid: Antropólogos  
Iberoamericanos en Red.  
ISSN: 1695-9752  
E-ISSN: 1578-9705

## **Una etnografía del avión.**

Cuerpos sujetos a la disciplina del consumo viajero.

**José-Luis Anta Fález**  
Universidad de Jaén

**Recepción:** 23.03.2013  
**Aceptación:** 01.10.2013

**DOI:** 10.11156/aibr.080304

**RESUMEN:**

Partiendo de la base de que los aviones son lugares privilegiados para observar la realidad social, dado que es un espacio y tiempo acotado, se establece cuáles son los mecanismos que llevan a los individuos desde una corporalidad dada a la conversión en sujetos viajeros identificados, a su vez, como consumidores. Lo que ocurre en torno a los aviones, tanto dentro, como en los aeropuertos es una clara ruptura con la idea de experiencia, ante todo del volar y, sobre todo, del viajar, para acercarse a la creación, a cambio, de un mundo de sujetos individuales y disciplinados. Este trabajo establece que el tipo de movilidad que representan los aviones es una narrativa que identifica el mundo del capitalismo avanzado en el que vivimos hoy, donde la tecnología es definitivamente un todo empresarial, social y comercial.

**PALABRAS CLAVE:**

Encapsulamiento, Tecnología, Movilidad, Individualidad, Avión, Consumo.

**ETHNOGRAPHY AT THE AIRPLANE.****BODIES SUBJECTED TO THE DISCIPLINE OF TRAVEL CONSUMPTION.****SUMMARY:**

Assuming that the planes are privileged places to observe the social reality, since they are elements defined in a restricted context of space and time, this article defines the mechanisms that lead individuals from a given corporeality to a identified subjectivity as travellers when considered as consumers. What happens around the aircraft, both in and out airports is a clear separation from the flying and travel experience, to create of a world made of individual and obedient subjects. This article defines how the type of mobility represented by commercial airplanes is a narrative that illustrate the advanced capitalist world, where technology works definitely as a social and a commercial business.

**KEY WORDS:**

Encapsulation. Traveller. Mobility. Individuality. Airplane. Consumption.

## I. Boarding

“Yo soñé con aviones  
que nublaban el día,  
justo cuando la gente  
más cantaba y reía”

(Silvio Rodríguez, *Sueño de una Noche de Verano*).

Abróchense los cinturones que despegamos. En efecto, una etnografía del avión solo puede significar que una vez más vemos los objetos del capitalismo avanzado como espacios privilegiados para pensar lo social (Appadurai, 2000; Baudrillard, 1999). Y el avión, en concreto, porque no sólo nos acercamos a él como un medio de transporte o acaso algún tipo de acuerdo económico-social, empresarial o tecnológico, sino como un símbolo de lo que somos, el lugar que ocupamos y nuestra posibilidad de futuro. En el interior de un avión ocurren muchas cosas a la vez y también se dan múltiples prácticas que de alguna manera suponen un cierto acuerdo político, cultural y, por supuesto, corporal. Muchos de nuestros códigos culturales se encuentran metidos dentro de ese aparato. En la medida que supone una unidad de convivencia el avión pone a prueba nuestra identidad, y no poca de nuestra realidad como consumidores privilegiados, donde todo se ve forzado en función de una verdad temporal y espacial limitada. Pero el avión es un lugar privilegiado para mostrar la genealogía de ciertos elementos sobre los que la sociedad occidental ha hecho todo un cúmulo de creencias: la seguridad, la tecnología, la comunicación o la movilidad.

En efecto, el avión es ese espacio privilegiado para la investigación social (Bennett, 2006a. Burke; Wilson; Salas, 2003. Salas; Maurino, 2010. Wiggins; Stevens, 1999), que en forma de espejo nos devuelve uno por uno los conceptos de los que nos define como sociedad y como individuos. Y dado que como espacio (etnográfico) se da en un espacio tan pequeño y con elementos realmente tan repetitivos y estandarizados, que supone un lugar muy aprehensible para ver lo que esta sociedad piensa políticamente de sí misma y cómo pone en práctica sus necesidades y no pocos de sus deseos. Lugar donde la democracia comercial ha experimentado cómo se construye la exclusividad y lo popular en el mismo sentido, a la vez que la idea de la individualidad toma forma hasta conformar una cierta idea de que todos los sujetos son pura corporalidad, se diferencian en la medida que son cuerpos aparentemente diferenciados pero con el mismo destino. La individualidad, consecuentemente, se da en una cierta disciplina, efecto y causa de la necesidad de vivir en el avión.

En efecto, una vida que es en cierta medida un *passage* y, por lo tanto colateral, a lo que ocurre en el mundo de los vivos. El avión, en este sentido, a pesar de su apariencia de total seguridad, y también por eso mismo, es ante todo un lugar donde es prácticamente imposible vivir. El nivel de control, y su respuesta en forma de cuerpos disciplinados, está más cerca de las viejas formas sociales relacionadas con el encierro, una mezcla entre cárcel y hospital psiquiátrico. En efecto, un lugar para la constante demostración de las eficacias, donde la funcionalidad se entiende como el desarrollo extremo de las economías: todo en él es un acuerdo tecnológico, para con el aparato, para con el sistema de relaciones, para con la estructura social, para con los cuerpos. Y así hay una gestión de los individuos en función de unos intereses y funciones que sólo pueden ser aplicados a sujetos en una realidad que no pueden determinar.

El avión es quizás el gran símbolo de la globalización tal cual la entiende el mundo empresarial occidental. No es tanto que este haya convertido el mundo en un lugar conectado, cuanto más porque lo que ha globalizado es el comportamiento disciplinar de los individuos (Aubert, 2003a). El avión es el símbolo de lo que somos como ciudadanos del mundo: cuerpos de consumo. La globalización es exactamente la reducción de los elementos locales y característicos a un único proceso de comportamiento consumidor, el plegamiento de todo elemento cultural a un proceso productivo de consumo. El avión propone un comportamiento único, el de ser consumidores en el mundo global, de ahí que no haya miedo a lo que los sujetos puedan tener algo de particular, su dinero o sus formas de comer son sólo preferencias dentro de un esquema único, el avión no democratiza el viaje, lo que hace es unificarlo en torno al consumo.

Obviamente nadie puede negar que el avión es, también, un lugar que se resiste a una mirada simple, como espacio tecnológico y lugar de encuentro el avión mueve tanto su propia maquinaria, sino una enorme forma industrial donde todo es altamente sofisticado y desmesurado. Desde hace algún tiempo me he dedicado a hacer algunas fotos en los aviones o tomar notas en una suerte de cuaderno de campo, en última instancia este trabajo responde a una cierta curiosidad, a la par que a una manera, como otra cualquiera, de hacer algo con las horas de vuelo. Y todo ello apuntaba a que en el avión, básicamente, los sujetos se pasan el tiempo como, y sin como, durmiendo, acaso leyendo y por lo demás como constreñidos a un montón de pequeñas actividades encadenadas que no dan una perspectiva real de nada. De hecho, ese extraño elemento técnico que se convierte en una mesa delante del pasajero, se baja y levanta tantas veces y manera tan disciplinada que llega un minuto que se

convierte en parte de las posibles maneras de ocio a bordo. Pero, además, el avión es una máquina que vuela de manera altamente sofisticada no sólo transportando gente de un sitio a otro, sino compitiendo en un mundo de decisiones empresariales de carácter internacional. Por último, el avión viene a complejizar cualquier forma de pensamiento al pertenecer a lo más granado de los contenedores de leyendas y mitologías del mundo contemporáneo, haciendo que el aparaje social, la dinámica histórica, el sistema económico y político y las estructuras tecnológicas que explican, definen y relatan este mundo estén incrustados en todos y cada uno de sus remaches.

## II. Taking off

“Con una rubia en el avión  
 directo a Brasil  
 con una rubia en el avión  
 dispuesto a morir  
 me voy de *shopping*  
 me voy de compras  
 me voy con ella  
 que es una estrella”

(Vilma de Palma e Vampiros, *Con una rubia en el avión*).

Lejos de ser una máquina para el tránsito el avión es, sobre todo, un lugar en el que el tránsito y la movilidad se hace material. La experiencia del tránsito toma una forma precisa que diluye en cierta medida las fronteras entre la tecnología y la experiencia de vida. Vivir el avión es, en este sentido, vivir la experiencia de una tecnología que hace del cuerpo un elemento sincrónico con el espacio-tiempo encapsulado, vivir la idea de que la institución total existe como elemento disciplinante y disciplinador (a lo Goffman, 1987). El avión es, así, una disciplina total, exige la renuncia al libre albedrío, quizás la negación de eso que se llama vivir, en función de la correcta vida interior. Y, así, el miedo que expresa la gente a volar en avión es sólo el reflejo de un miedo anterior y que es creado por las políticas del control del estado. En una sociedad del riesgo el control no se da sobre lo que pueda pasar, en la medidas que eso significa plejarse a lo humano, a lo inevitable, sino establecer los mecanismos para controlar lo que las propias industrias provocan en su constante quehacer productivo (Anta, 2011; Beck, 1986). Así, todo accidente aéreo es planteado como un error humano, una enorme complejidad de factores que desembocan en la fe inquebrantable en la tecnología y en la imposibilidad de conocer todos los factores que concurren (Dismukes, 2009),

cuando lo único que tiene de humano es la codicia de las empresas en su constante colonización de todos los consumidores, todos los espacios, de todo el mundo, tal cual lo ajustan para que el accidente sólo quede en un error. Aunque, obviamente, la única certeza que recibe un viajero es que si hay un accidente, cosa que con toda seguridad le llevaría a la muerte, este sería investigado. Nadie, consecuentemente, asegura que no haya un accidente, lo que si se asegura es que de haberlo será de alguna manera gestionado e investigado. En el mundo de la aeronáutica cualquier cosa (incluidos las causas y los efectos, incluido aquello que produce como imitación, Phillips, 1980) o es una unidad de producción o es susceptible de ponerse a producir, y no sólo un beneficio sino, sobre todo, una cierta gestión. Esta obvia producción de una determinada gestión es lo que relaciona al viajero con la sociedad del riesgo. De ahí que lo relevante no sea el accidente, sino su correcta y segura administración en el caso de haberlo. Es más que obvio que ha llegado un momento que la única fe posible es en la tecnología, no porque sea una religión, sino una clara imposición de un mecanismo paradisiaco (Baudrillard, 1993; Maffesoli, 2001; Virilio, 1996, 2010).

La paradoja del viaje en avión reside en que si bien es obvio que la gente se desplaza lo hace en la medida que no se mueve, la tecnología del avión es ante todo un intento para que nada parezca una experiencia de desplazamiento, acaso de viaje y nunca de volar. Esta anulación de la idea de movimiento del cuerpo impone una cierta idea de negación; pero una administración sobre los cuerpos es también una negación de la idea de experiencia, que es en realidad lo que hace el avión: imponer una negación de la experiencia de hacer, de vivir el momento. Aunque de manera subjetiva los sujetos viven en el avión en forma de *impasse*, de manera objetiva, desde la idea de una cierta objetividad son cuerpos que tienen las características de los cadáveres: incapaces de hacer, de decidir y experimentar, todo atributo humano que reclamé un sentimiento, una pasión, un deseo, es anulado en función de una imagen de la carne en su tránsito.

A finales de los años setenta, bajo una enorme influencia de Erving Goffman, Louis Zurcher (1979) desarrolló la idea de *grupo encapsulado*, para referirse a las personas que, voluntariamente o no, conviven en proximidad y de manera muy física por un tiempo limitado, sin que tengan nada más que el compartir, acaso el marco de una construcción ecológica, tecnológica o mecánica, en definitiva, un equipamiento prediseñado. La idea de grupo encapsulado se ha aplicado, en este caso, a los pasajeros de avión, en la medida que son sujetos que se ven obligados a convivir bajo unas condiciones dadas, lo que les lleva a crear un cierto clima de convivencia que permita una cierta corrección. La idea de

encapsulamiento permite, además, que los sujetos mantengan de alguna manera una cierta identidad propia, reforzando la idea de individualidad, frente a la idea de grupo en riesgo. A todo ello hay que sumar que todo encapsulamiento es ciertamente la administración de algún nivel de secreto, de elemento donde los sujetos se pliegan a todo un saber ajeno a ellos. Y es que en el interior de un avión todo parece meticulosamente medido de antemano, hasta el punto que se ve reforzado el estereotipo social del convivir. Obviamente, un convivir puramente occidental, donde los horarios de comidas y el dormir marcan el ritmo de la vida a bordo, y donde los sujetos se fían, en cuanto cuerpos de consumo, de la correcta administración de todo lo que el avión supone en cuanto que es una máquina sofisticada que requiere muchos conocimientos y saberes prácticos no al alcance de todos.

Y mientras los sujetos son encapsulados todo su saber está en el territorio de la *cajanegrización* (Bunge, 2000. Latour, 1998: 249-302, Latour, 1999; Ramírez Sánchez, 2007), un espacio concreto donde todo lo que pueda ocurrir se ve reducido a un actuar sin saber exactamente cuáles son los mecanismos de causa-efecto que produce la tecnología que usamos. El pasajero de un avión se convierte así en un individuo que se ve abocado a una realidad metafórica con respecto a la enorme sofisticación de los elementos que, de una manera o de otra, hacen que se encuentre viajando. De hecho, como si de una forma narrativa concreta se tratara, dan una serie de mecanismos económicos, políticos y empresariales que hacen imposible que el sujeto entienda todo lo que está ocurriendo, no ya sólo de porque el avión está volando, sino además porque hay toda una discursividad tecnológica con respecto a la práctica concreta de consumir movilidad. Las tecnologías de un avión son claramente parte de un éxito empresarial: los sujetos viajan, o eso creen, sin que puedan establecer con claridad las mecánicas y tecnologías que le rodean, a la vez que mientras sean parte del ejercicio de la movilidad no son cuestionadas, haciéndose de esa manera no sólo parte de un mundo experto, sino ante todo eficaz.

Y es que en el avión no puede ocurrir nada. La tecnología no sólo impone un control absoluto de las posibilidades de que exista un accidente, que es reducido a un número estadístico cercano al cero. Todo ello porque en realidad el dominio de las tecnologías mecánicas y electrónicas son relativamente simples, en la medida que se basa en una doble disposición de lo previsible y lo probado. Sin embargo, las tecnologías sociales imponen una complicada gestión de los sujetos. De alguna manera hay una imposición a que el único elemento que puede ser experimentado al interior de un avión es la disciplina. Por eso no tiene sentido que ocurra nada, porque los sujetos han sido privados de toda posibilidad de



que tomen una decisión que pueda dar lugar a que ocurra algo. Pero para disciplinar a los sujetos se necesita que funcione la imposición sobre los cuerpos de una individualidad; dicho de otra manera, el habitar un avión impone una disciplina, que de una cierta manera crea la idea la idea en los sujetos de que por encima de todo está su individualidad. Definitivamente, la individualidad es un efecto de la disciplina, de la misma manera que la disciplina produce sujetos individuales.

### III. Flying

“Volare oh oh  
cantare oh oh oh oh,  
nel blu dipinto di blu,  
felice di stare lassù,  
e volavo volavo felice  
più in alto del sole  
ed ancora più su,  
mentre il mondo  
pian piano spariva laggiù,  
una musica dolce suonava  
soltanto per me”

(Domenico Modugno, *Nel blu dipinto di blu*).

Más allá de la propia historia de la aviación comercial-civil, que se plantea de manera lineal como una serie de elementos tecnológicamente inevitables (Crouch, 2004; Millbrooke, 1999), podemos observar que esta ha tenido dos momentos claves que han significado una refundación de la relación existe entre la tecnología del volar y los pasajeros. El primero es cuando aparecieron los primeros reactores aplicados a la aviación comercial, lo que permitió la normalización de los viajes transoceánicos, y transformó la realidad del avión, al convertirlo de un objeto romántico y exclusivo en algo común e individual. A la par el mundo se hacía pequeño y accesible, en cierta medida porque el avión transformaba a los sujetos a un discurso del transporte, el reactor permitía que la gente fuera rápido, creando esa idea de vivir en una *cultura acelerada*, en el sentido que le da Bertman (1998), a la vez que todo es reducido a un espacio único, lo que impone que el tiempo es reducido a un *ahorismo* absoluto. Todo ello exige una doble eficiencia, la de una tecnología global, en cuanto recurso, que es inaccesible a los no-autorizados, consecuentemente, centrada en las necesidades de las compañías de transporte aéreo, y la de los plegamientos de los cuerpos a las necesidades de la eficacia comercial. En última instancia, una eficacia basada en una maximización de la

ganancia frente a ahorro de la energía que el consumidor genera, en su empeño sistemático, de comportarse como un ser corporal. Para muchos viajeros, en general todo aquellos relacionados con el turismo, el avión, incluso el propio aeropuerto, es parte de la experiencia viajera como unidad, el costo es parte del coste total, y la respuesta “emocional” suele condicionar en cierta manera el propio significado del viaje (Graham, Papatheodorou, Forsyth, 2010; Korstanje, 2006).

El avión en este sentido no es tanto un lugar concreto, ni incluso un tiempo determinado, sino más bien una parte de otros elementos donde la idea de consumo es el denominador común (Baudrillard, 2009. Bauman, 2007). El pasajero-consumidor se convierte, así, en un empujador del mundo, al acercarse a lugares que de otra manera no tendría acceso, a la vez que convierte todo espacio-tiempo en parte de una relación unitaria con las formas empresariales contemporáneas. En cierta medida, las compañías aéreas nacieron como un elemento de la identidad de las naciones-estado, hasta que demostrado su eficacia empresarial y controladora se convirtió en un elemento clave de los estados-comerciales. Y no sólo es que la tecnología del reactor permitiera hacer de una forma de transporte una de las claves de las relaciones de los países, donde era obvio que las rutas aéreas se crearon siguiendo un patrón de relaciones coloniales, generalmente pre-existentes, pero también de nuevo cuño, sino que los aviones hacían que el mundo se centrará en una reformulación que naturalizaba las relación inequívoca entre el Estado y el mundo industrial transnacional.

De la misma manera este cambio hacia la aplicación de los motores de propulsión en los aviones creaba una doble vía, por un lado, la separación entre aviación comercial y militar, dando lugar a un duplicidad de los interés de los Estados, lo que significaba que se cargaría a la sociedad civil el gasto de la parte militar que se generaba en el proceso tecnológico; y, por otro, supeditando la parte de dominio aéreo al doble juego de los militares, como garantes del espacio (aéreo) propiamente nacional, y a las empresas, como gestoras de la realidad (del transporte aéreo) nacional. La Segunda Guerra Mundial había sido un laboratorio donde había funcionado este intrincado y complejo mundo industrial y estatal de lo comercial-militar-nacional, y a diferencia de otros sectores empresariales el de la aviación había quedado en manos del bando de los vencedores y tenía, una vez se encontró la vía de cómo hacerlo tecnológicamente, la ventaja de que era fácil de separarlo en una doble vía, una civil y otra militar. Aunque paradójicamente las empresas que hacían los aviones eran para ambos casos las mismas. La aviación nunca fue, quitando los cinco primeros años de su historia, una actividad civil, sino

una realidad militar, construida en función de y por la moderna guerra. La cual es obviamente un campo básico del desarrollo empresarial, comercial y de consumo durante el siglo XX y sobre la que se construyó el imaginario específico de la productividad, la nación-industrial y el Estado de consumo.

La aplicación de los motores de propulsión además recreó una nueva realidad, permitía una significativa reducción del ruido en el interior de la cabina, lo que convertía al avión en un lugar más habitable, y además hacía que se pudiera presurizar, un elemento clave que daría lugar a los dispositivos de disciplinamiento y pérdida de la experiencia. La presurización de la cabina, la separación en diferentes clases, el pasillo, el orden de las comidas, del sueño, los uniformes de las azafatas, los carritos que van y vienen, los asientos imposibles, los baños reducidos supra-funcionales y el baile constante de cinturones de seguridad y pitido de oídos. Todo ello impone una formalización de los cuerpos así como de las posibilidades de la individualidad. El avión impone una kinesia preestablecida, donde la corporalidad se superpone a una serie de prácticas que son tanto de orden práctico cuanto más de orden simbólico. En definitiva, el avión de esta manera es un concentrador de tiempo donde unos cuerpos para el consumo comparten un espacio sin contacto humano.

El segundo momento clave, de este encuentro entre una tecnología del volar y los sujetos viajeros, fue el 11/S; es decir, el momento en que alguien utiliza el avión como arma en sí misma, un arma simbólica de cómo todo lo comercial es susceptible de ser utilizado como elemento ideológico (Goll; Rasheed, 2011. Lyon, 2003). Y que a diferencia de los secuestros, incluso de aquellos aviones que habían sido explotados en vuelo, se imponía una novedad absoluta: el objeto avión podía ser, bajo el dominio de unos pasajeros considerados consumidores, un arma de destrucción. Esos aviones, el 11/S, dirigidos contra el *World Trade Center* eran el resultado de un uso, una aplicación de la tecnología empresarial, de las posibilidades de consumir, ese objeto llamado avión comercial. Pero ante todo este hecho fue realmente un cambio con respecto al mundo de la aviación porque imponía que los viajeros tenían que ser transformados. La idea clave es que los sujetos eran despojados de sus derechos como ciudadanos en función de su conversión en consumidores de espacio aéreo, los cuales son fijados a un mundo de controles y disciplinas. Individualizados en una única posibilidad, la de ser consumidores, todo se ve constreñido a la disciplina que se asume como parte de aquello que se consume. El permanente control en los aeropuertos, donde los viajeros son reducidos a una corporalidad ideológica, despojándoles de sus atributos sociales (cacheos, sustracción de todo tipo de elementos

que puedan ser susceptibles de peligrosidad, despojarse de parte de la ropa, de los accesorios vitales, del control de los dispositivos tecnológicos móviles...), y dando lugar a una reducción de los individuos a un punto cercano a lo inhumano (Adey, 2009), a todo aquello que nos recuerda que somos vida. Y es que bajo la coartada de la seguridad se reduce todo a un aparataje comercial: el viajero, consumidor privilegiado, paga por su reducción a una nada corporal en función de una no-experiencia, que permite construir la ficción de que se ha trasladado de manera rápida, eficaz y segura de un lugar a otro.

El 11/S también trajo otras cosas, entre otras una nueva forma de relacionarse los pasajeros con las compañías, donde obviamente se puso en entredicho no sólo la seguridad de los propios aviones, sino el claro matiz del mundo de la aviación enfocado al negocio a cualquier precio, la falta de armonía con los clientes y la pérdida de elementos relacionados con dar un servicios de calidad. Todo ello dio lugar a una serie de comportamientos concretos, donde la ira era lo más sobresaliente (Hunter, 2009. Morgan; Nickson, 2001). La lucha contra el fenómeno de *Air Rage* se convirtió en muchos sentidos en el origen de las compañías de bajo coste, dedicadas a dar un servicio de transporte únicamente, sin otro valor añadido que el precio, y, por otro a toda una política de la gestión de las individualidades en función de unos sentimientos que posiblemente ponen a los aviones en riesgo, pero también, una mirada de las compañías como elementos puramente comerciales. Los pasajeros, a los que los aviones modernos han negado la posibilidad de experimentar la idea del vuelo, incluso lo que podría suponer de *glamour*, se ven, además, advocates a una gestión de la ira, dando lugar a una pérdida radical de su capacidad de sentir, de expresar una serie de inquietudes al respecto de las frecuentes pérdidas de equipaje, la constante reducción de espacio, de la calidad del catering o los abusos permanentes de los medios de seguridad o la venta de billetes por encima de su demanda. El pasajero se convierte así, como si no fuera otro su destino, en un cuerpo disciplinado. En este sentido, las compañías parecen reducirlo todo a un tema de derechos/deberes, que tras un código jurídico convierte a los cuerpos de los viajeros en simples elementos relacionados con el consumo, con lo comercial, con lo empresarial.

A diferencia del metro, donde un tórculo, una taquilla o una máquina expendedora de billetes impide el paso, dejando claro que la preocupación por el viajero es fundamentalmente algo material, una operación de disciplina comercial, el avión significa el control desde la conversión de los cuerpos en elementos disciplinados en el consumo. Los aeropuertos y su dinámica ritualizada hacen que el viajero sea poco a poco despojado

de su identidad, hasta convertirlo en un espacio en estado puro, un hecho social que ocupa un lugar, donde tiene asignado un espacio. El aeropuerto es el encargado de convertir al sujeto en un consumidor de sí mismo, él ha de abordar el avión siendo una mercancía, el cuerpo viajero es, en este sentido, lo que se comercializa. Todo se convierte en un lugar uniforme y desvinculado, un *no-lugar* diría Augé (1993), que permite el establecimiento de una cierta manera de estar, por encima de un ser, un estar en el mundo, por encima de cualquier cosa. Además, al pasar por tantos filtros que están claramente vinculados con espacios de anonimato, al vivir en un testeo tan preciso e individual como concreto en su desarrollo, nada se puede escapar de un espacio hecho para las corporalidades. Las cuales son doblegadas para convertir las en un simple volumen-peso, en un objeto transportable según unas condiciones dadas. Desde el 11/S, además, ese objeto es políticamente neutralizado con una constante repetición de controles que lo despojan de su humanidad primigenia (tener hambre, sed o usar los objetos propios) y lo devuelven a su estado de objetividad frente a un Estado que se siente tan amenazado como dispuesto a realizar una apropiación de los procesos propios de la sociedad civil.

Consecuentemente, el aeropuerto no es tanto el lugar de llegada/salida, cuanto más un espacio industrial que mecaniza por medio de unas tecnologías sociales los comportamientos de los sujetos hasta convertirlos en una práctica concreta: cuerpos viajeros, disciplinados, individuales y consumidores. Como en otras realidades del capitalismo industrial contemporáneo, como la fábrica fordista o el campo de concentración nazi, lo social es reducido a una expresión mínima, es el producto final lo que importa y la impostación de un discurso de efectividad, de seguridad, de productividad es lo importante. Lo humano, como elemento mental, es suprimido por un espacio donde todo es efímero y transitorio. Pero no es sólo el espacio, es sobre todo lo social lo que se convierte en una mecánica de las corporalidades. En el aeropuerto, primero, y en el avión, después, todo es reducido a una constante corporalidad que, acaso, es tratada como una mercancía. Es, consecuentemente, una reducción a la idea de que estamos ante *cuerpos-sonrisa* (Veijola; Valtonen, 2007: 13-31), con el que todo parece envolverse, simbolizada en las azafatas o en la voz virilizada del piloto que por los altavoces nos informa del tiempo en el aeropuerto de llegada. Una amabilidad, limpieza y facilidad que nos muestra el mundo de la aviación no sólo como un elemento funcional sino, también, como un estilo de vida donde los cuerpos parecen humanos, felices y educados. Una suerte de mundo en el que ser feliz, lo que resuelve una de las grandes preocupaciones de la humanidad empresarial, el avión a través de sus cuerpos-sonrisa nos hace creer que existe espacio para la utopía capitalista.

A diferencia de muchos otros objetos de la modernidad el avión es fundamentalmente una máquina que ha nacido moderna, puramente contemporánea. Más allá del ancestral sueño de volar, que el avión comercial no cumple al anular al sujeto de la posibilidad de una experiencia, es una máquina que ha incorporado, gracias a su capacidad de sinergia, todas las “nuevas” tecnologías, materiales y políticas. Sus modelos de origen, con esa aparente idea de bicicletas que vuelan, o el barco como nave de transporte, el *yach club* como aeropuerto, la guerra como acelerador de la evolución y el fordismo como modelo, la competitividad nacional y el intercambio del amateurismo, incluso los modelos a escala como una promesa de una tecnología popular (Alcor, 2009), no dejan de ser referentes de origen que se han perdido en función de una maquinaria mucho más concreta y perfeccionada, la de ser el núcleo central de una disciplina industrial y comercial que monopoliza la movilidad de los sujetos. Pero además esta máquina tan moderna, tan clave de nuestro tiempo, tan representativa de todos nosotros, se presenta como un elemento clave del mundo compartido, global, por todas las culturas. El avión se muestra como una imagen, como algo que, mirado como tal, es un principio no-cultural, y que reclama para así una nueva lógica, un nuevo significado. Por encima de cualquier cosa, el avión es central para entender cómo se proyecta un mundo futuro, un mundo donde todo sea imposible para los humanos, como el aire por donde ahora circulan, o como el espacio exterior, por donde quieren expandir su territorio cultural. Pero el avión es, hoy por hoy, parte de una “cultura” global que desarrolla una cierta tecnología, que establece la centralidad de una lógica empresarial, disciplinar y consumista (Baird; Moore; Jagodzinski, 2000).

El pasillo de un avión no es algo del común de los pasajeros, es más bien el corredor por donde circula el consumo, los carritos del catering, el paso hacia el servicio o donde se deja patente la individualidad, incluso el lugar donde se escenifica ritualmente el control con respecto a las soluciones generadas por los posibles riesgos. El pasillo, visto así, es la centralidad de un discurso recreado para la distribución de todos aquellos elementos que hacen de este espacio-máquina un ejercicio del poder contemporáneo. El pasillo se convierte así en un dispositivo de las políticas que, de alguna manera, gestionan el cuerpo y los sentimientos de los sujetos. Incluso los que trabajan en el propio avión, con esa enorme carga de sintonías con un cuerpo feminizado por y para el consumo, que más allá de empujar un carro de comida o hacer la demostración (*demo*) de los sistemas de seguridad, se dedican a la gestión efectiva de los cuerpos-viajeros en lo que Arlie Hochschild (2012) llama *emotional labour*. En contraposición se encuentran esas pequeñas ventanillas por las que se

ve el mundo exterior, un afuera que no es en ningún caso real, pero que nos muestra con todo su esplendor la verdad de los constructos políticos. Se crea así un juego muy particular donde el poder disciplinario y consumista que genera el pasillo se enfrenta contra una voluntad de poder formulada desde la ventanilla, donde cabe la posibilidad de advertir una idealización artificial y sobre-ordenada del mundo.

#### IV. Landing

“Me gustan los aviones, me gustas tu.  
 Me gusta viajar, me gustas tu.  
 Me gusta la mañana, me gustas tu.  
 Me gusta el viento, me gustas tu.  
 Me gusta soñar, me gustas tu”  
 (Manu Chao, *Me gustas tu*).

Claro que el avión mantiene otro buen número de enormes tensiones, donde los dispositivos, las imágenes y los juegos de poder son evidentes: la separación por grupos en función de clases sociales que establecen niveles de consumo (el grupo de clase turística versus los de primera), azafatas (y sobrecargos) y pilotos (y copilotos), gentes viajando en parejas y otros en solitarios, los que usan el avión por motivos laborales y los que lo hacen por ocio, incluso, entre aquellos que consumen en el carrito del *duty free* o los que se duermen. En todas estas dualidades parece presentarse la misma esencia de lo social, con sus separaciones por género, edad, clase y actitud. En este sentido el avión es un pequeño mundo que sirve de reflejo de aquel otro más global. Pero el mundo es demasiado grande para que quepa en el pequeño espacio del fuselaje de un avión, por lo que afirmativamente lo que este espacio muestra no es un trozo del mundo, sino más bien el resultado de una operación tecnológica que crea toda una suerte de dispositivos donde el poder se ejerce con todo el descaro que es posible. En cierta medida, todas las tensiones que el avión parece mostrar no son sino trozos de una mirada ajena: en el interior todo es simplemente imposible, nada puede ocurrir, por pura funcionalidad, por la necesaria seguridad, pero también por disciplina y poder, incluso en la manera en que todos los individuos asumen algunos estereotipos, algunos de clase, muchos de género y no pocos de como se supone que hay que comportarse al interior de un avión (Bor, 2003).

De hecho, el contexto de la aviación suele pensarse como un lugar donde no cabe la sorpresa y todo se supone pensado de antemano, de ahí la enorme cantidad de protocolos y procesos que significan un saber/poder lleno de prácticas expertas. Y, como no podía ser de otra manera,

ocurre por igual con la *organización* del comportamiento, que gracias a la ayuda que cierta sociología y no poca psicología social, se supone capacitada para prever todo tipo de comportamiento (Buhalis, 2004; Dahlberg, 2001; Francis-Way, 2002; Thomas, 2006; Rhoden, Ralston, Ineson, 2008). Obviamente es una ficción más, no es una cuestión de comportamiento, acaso de las disciplinas. Una mirada a los individuos en el interior de un avión revela, obviamente, una enorme colección de tópicos sobre las relaciones humanas en situación de encapsulamiento, tanto más porque las compañías dejan menos espacios y, desde hace muchos años, tienden a cerrar todas las posibles puertas a mostrarse de manera amigable (Nelms, 1998). La idea es que los comportamientos en el avión son esos tópicos que perfectamente podrían entenderse desde una cierta idea de *etiqueta*, una serie de expectativas en el comportamiento de los demás con respecto a unas normas convencionales que proponen una cierta forma del control del comportamiento. La etiqueta en el avión, lejos de conformar un cuerpo místico de normas de comportamiento para la convivencia tiene, sobre todo, de una clara defensa de la individualidad. Compartir los espacios y objetos comunes es básicamente una creencia en que hay un lugar propio, por encima de un lugar de todos. La etiqueta es, en este sentido, lo que se espera de los cuerpos ajenos. El extrañamiento del otro que se resuelve en esas etiquetas, al igual que el comportamiento propio es un efecto del consumo, lo que resuelve las posibles tensiones: todos los cuerpos son disciplinados para el consumo, permanente, de espacio, tiempo, recursos y, sobre todo, de individualidad.

Dentro de un avión todo se corresponde con una lógica: no puede ocurrir nada, acaso nada que pueda ser relacionado con la vida experimentada. Partiendo de ahí, el comportamiento dentro de un avión solo puede ser uno, el de asumir la disciplina como un elemento definitorio de la identidad del sujeto viajero. El único comportamiento posible es la individualidad. Las tensiones que el avión parece contextualizar son, en cierta medida, anuladas porque cada uno de los sujetos establecen un punto de individualidad único, una sujeción particular a la disciplina. Los sujetos se disponen en un espacio realmente pequeño donde sin posibilidad de “moverse” tienen que comer, dormir y entretenerse sin radicalidad, sin interferencias sociales y sin ejercer violencia; todo ello, las causas y los efectos, exigen una enorme dosis, de disciplina. Una imposición, en última instancia, que sin duda se resume en la firme creencia, casi de manera mística, en la individualidad.

De la misma manera, todo parece ocurrir en torno a esa mirada que los pilotos efectúan sobre lo que ocurre en todo el aparato, en una suerte de panóptico (Bennett, 2006b), donde se concentra una distancia que, en



cierta medida, tampoco es realmente una experiencia de volar y si más la aplicación de un determinado conocimiento experto, que asume, además, toda una *mitopoiética* en torno a un determinado estatus económico, respetabilidad y responsabilidad. Podría decirse que el piloto representa la cara masculina de las modernas profesiones funcionales del capitalismo global. No es sólo la imagen, que también, sino su capacidad de decisión sobre el destino ajeno que, además de cargarlo de responsabilidad, lo muestra como un poder absoluto. Conjuntamente al ser la pieza sobre la que pendula el sistema del avión, como máquina de vuelo, adquiere sobre sí todo el supuesto *glamour* que a lo largo de la historia le confiere la idea del volar. Obviamente los pilotos son unos profesionales de unas máquinas altamente tecnificadas, funcionales y autónomas que tienen más que ver con ciertos elementos de subjetividad que con la realidad del vuelo como tal. Ellos toman decisiones muy limitadas no sólo, aunque es lo principal, por la técnica, sino porque están inmersos en un mundo empresarial que tiene otros principios activos en su mente, léase la feroz competencia entre compañías, la constante evolución tecnológica de los aviones o unas complejas relaciones con los clientes (O'Connell, 2011).

En este sentido los pilotos tienen que ver con una serie de elementos que tienen una doble cara: por un lado, ellos se ven inmersos en una profesión muy compleja y precisa, asociada a un cierto entrenamiento para la gestión de elementos propios de la sociedad del riesgo, donde son parte de un entramado de tecnologías propias de la industria aeroespacial. Y en este sentido los pilotos son una extraña imagen, ciertamente invertido, de un posible *cyborg*, en la medida que toman decisiones cerebrales sobre una máquina que les contiene y les permite hacer cosas que no serían posibles sin ella. Pero como en todo *cyborg* este cerebro (humano) no puede tomar todas las decisiones, sólo aquellas que permiten determinar la operatividad de la máquina, en ningún caso las que implicaría un catástrofe o las que hacen funcionar la máquina como tal. Los pilotos de los modernos aviones son más gestores de contenido, una suerte de sofisticados navegantes, que alguien que hace volar una máquina, que en cualquier caso siempre vuela sola. Pero, por otro lado, los pilotos ejercen el dominio simbólico de lo que ocurre en el interior y en el entorno de la máquina, sus decisiones no sólo implican a los otros, que son los pasajeros, sino que determinan el propio sentido de sus vidas. El piloto de un avión comercial termina por ser una suerte de imagen del poder absoluto, lo que significa un reflejo bastante fiel a nivel humano del entramado empresarial-estatal que convierte a todos los que están bajo su dominio en consumidores.

A la inversa de los pilotos las azafatas son la cara de lo que en cierta medida el capitalismo avanzado piensa del papel que han de ocupar las mujeres. El mundo de la aviación ha puesto como cara visible, y en contacto con el público, a mujeres, que de alguna manera son la portada de unas compañías comerciales donde la fuerte división laboral por género es obvia (Barry, 2008; Baum, 2012; Moles, Friedman, 1973; Santino, 1986). Las azafatas forman un complejo mundo, cuando menos tanto como el de los pilotos, donde han conseguido un cierto empoderamiento y visibilidad (Williams, 1986). Lejos de realizar cualquier otra cosa gran parte de las mecánicas internas de la vida del avión están en sus manos. Su labor como gestadoras de los sentimientos de los sujetos-viajeros, donde además tienen en todo momento que mostrarse como la cara-sonriente de las empresas, hacen que gran parte de lo ocurre a bordo es parte de su trabajo (Forseth, 2005: 47-60). Ellas además establecen los límites espaciales y temporales de los vuelos, siendo las encargadas de que los sujetos se sometan a las disciplinas de la individualidad. Por otro lado, gran parte de del dispositivo del avión y su imagen se concreta en su imagen. Como en el mundo de los pilotos, las vestimentas evocativas del mundo militar norteamericano de los años 50 y el *glamour* del desarrollismo de los 60 establecen que son cuerpos disciplinados para un estética mercantilista (Lovegrove, 2000), donde prácticamente terminan por tener una vocación muy determinada por los estereotipos de género.

Etnográficamente el avión es una unidad de análisis, digamos, abordable, tiene un tamaño reducido y, a su vez, los sujetos viven bajo esa ritualización que bajo el dispositivo disciplinar remarca su individualidad. Pero el avión es, también, una exageración, un elemento realmente muy desproporcionado, porque vuela, obvio, pero también porque vuela a temperaturas, velocidades, distancias y alturas fuera de toda dimensión humana. Se crea así una aparente suerte de contradicción, el interior del avión es un espacio donde se construye artificialmente las condiciones para la vida humana, mientras que hacia fuera el avión se recrea como un todo inhumano, donde lo más rápido, barato y fácil cierra un círculo dedicado a las tecnologías para y del mercado. En cierta medida el avión se convierte en una idea de lo posible, una extraña utopía, que nos aleja del volar para convertirse en una imagen de *speed-heroism* (Tomlinson, 2007), ese vivir rápido y morir joven. Elementos que están presente en torno a todo lo que avión supone para nuestra sociedad: una promesa de vivir lo último, la novedad absoluta, por encima de toda tradición o posible acercamiento del pasado. La ruptura con la memoria. La ruptura con la vida.

Como ocurre con el laboratorio, donde se experimenta y recrea la ciencia, en el avión no hay nada de natural. Se ha reducido todo a una idea de tecnología, de planteamiento de lo posible, que se convierte en una única cultura. La tecnología del movimiento y de la aceleración del avión termina por evocar una cultura del dominio (Adey, 2010; Aubert, 2003b; Korstanje, 2008; Rial, 2003). No es una cultura basada en una tradición, en una memoria, en la contraposición con la naturaleza, es una cultura basada en una tecnología que no permite recrear otra cultura. Al hacer de la velocidad y la movilidad todo su planteamiento niega toda posibilidad de crear una imagen diferente de su realidad. Esta sobre-realidad no sólo niega la naturaleza, es que no espera nada de ella y el espacio y el tiempo se convierten sólo en unas simples coordenadas. El avión sería, según esta lógica de la puesta en escena de una serie de dispositivos, la pura imagen de una biopolítica: es la suma incondicional de un proceso político de administración de la vida al completo, es verdad que de una vida post-humana pero en definitiva vida. Es la vida de una máquina que fundamentalmente hace algo más allá de lo humano, no sólo porque vuela, que también, sino porque vuela de manera independiente. En este sentido es obvio que el avión remarca esa idea de ser un ejercicio contemporáneo absoluto, representa la idea de la movilidad total (Adey, 2013; Cwerner, Kesselring, Urry, 2009; Kellerman, 2006; Urry, 2007). Fuera de las imposiciones a los sujetos a su interior, el avión cumple, como ninguna otra máquina creada por el hombre, con la idea de que la movilidad es total en el espacio y el tiempo. Haciendo que se interconecte de una manera sinérgica la idea de una tecnología mecánica, el avión, y otra de orden ideológico, la movilidad. Consecuentemente más que decir que el avión haya conquistado el espacio lo que tendríamos que decir es que ha conquistado la idea de movilidad espacial para el mercado.

## Agradecimientos

Un grupo de amigos y colegas leyó en algún momento los manuscritos que fui produciendo, me hicieron sugerencias y sobre todo me ayudaron a clarificar ideas y profundizar en el tema: Matilde Peinado, Almudena García Manso, Alfonso Ramírez Contreras, Francisco Rozas Moreno, Carlos Diz Reboledo, Irene Miglioranza, Antón Fernández de Rota, José Domingo Sánchez Martínez, Maximiliano E. Korstanje y Carlos Massé Narváez. A los revisores anónimos de AIBR mi agradecimiento por las correcciones y sugerencias, que han dado al texto mas profundidad.

## Bibliografía

- Adey, P. (2009). Facing airport security: affect, biopolitics, and the preemptive securitisation of the mobile body. *Environment and Planning D: Society and Space*, 27, 2: 274-295.
- Adey, P. (2010). *Aerial Life: Spaces, Mobilities, Affects*. Oxford: Wiley-Blackwell.
- Adey, P. (2013). *Air*. London: Reaktion Books.
- Alcor, A. L. (2009). Flying into modernity: model airplanes, consumer culture, and the making of modern boyhood in the early twentieth century. *History and Technology: An International Journal*, 25, 2: 115-146.
- Anta, J.-L. (2011). La sociedad del riesgo. Un posible modelo para pensar la sociedad actual. *Etnicex*, 3: 15-26.
- Appadurai, A. (Ed.) (2000). *La vida social de las cosas*. México: Conaculta.
- Aubert, N. (Ed.) (2003a). *L'individu hypermoderne*. París: Eres.
- Aubert, N. (2003b). *Le culte de l'urgence: La société malade du temps*. París: Flammarion.
- Augé, M. (1993). *Los no lugares: Espacios de anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Baird, F. y Moore, C. J. y Jagodzinski, P. (2000). An ethnographic study of engineering design teams at Rolls-Royce Aerospace. *Design Studies*, 21, 4: 333-355.
- Baudrillard, J. (1993). *Cultura y simulacro*. Barcelona: Kairós.
- Baudrillard, J. (1999). *El sistema de objetos*. México: Siglo XXI.
- Baudrillard, J. (2009). *La sociedad de consumo: Sus mitos, sus estructuras*. Madrid: Siglo XXI.
- Baum, T. (2012). Working the skies: Changing representations of gendered work in the airline industry, 1930–2011. *Tourism Management*, 33, 5: 1185–1194.
- Bauman, Z. (2007). *Vida de consumo*. Madrid: FCE.
- Barry, K. M. (2008). *Femininity in Flight: A History of Flight Attendants*. *Enterprise and Society*, 9, 2: 394-396.
- Beck, U. (1986). *La sociedad del riesgo. Hacia una nueva modernidad*. Barcelona: Paidós.
- Bennett, S. A. (2006a). A Longitudinal Ethnographic Study of Aircrews' Lived Experience of Flying Operations at a Low-Cost Airline. *Risk Management*, 8, 2 : 92-117.
- Bennett, S. A. (2006b). *A Sociology of Commercial Flight Crew*. Farnham: Ashgate.
- Bertman, S. (1998). *Hyperculture: The Human Cost of Speed*. Westport, CT: Praeger.
- Bor, R. (Ed.) (2003). *Passenger Behaviour*. Farnham: Ashgate.
- Bunge, M. (2000). *La investigación científica: Su estrategia y filosofía*. México: Siglo XXI.
- Burke, C. S. y Wilson, K. A. y Salas, E. (2003). Teamwork at 35,000 feet: Enhancing safety through team training. *Human Factors and Aerospace Safety* 3, 4: 287-312.
- Crouch, T. D. (2004). *Wings: A History of Aviation from Kites to the Space Age*. Washington, DC: Smithsonian National Air and Space Museum.
- Cwerner, S. y Kesselring, S. y Urry, J. (Eds.) (2009). *Aeromobilities*. Londres: Routledge.
- Dahlberg, A. (2001). *Air rage: The underestimated safety risk*. Farnham: Ashgate.

- Dismukes, R. K. (Ed.) (2009). *Human Error in Aviation. Critical Essays on Human Factors in Aviation*. Farnham: Ashgate.
- Buhalis, D. (2004). Airlines: Strategic and tactical use of ICTs in the airline industry. *Information and Management*, 41, 7: 805–825.
- Forseth, U. (2005). Gendered Bodies and Boundary Setting in the Airline Industry. En *Gender, Bodies and Work*. D. Morgan y B. Brandth y E. Kvande (Eds.). Farnham: Ashgate.
- Francis-Way, K. A. (2002). *Examination of Factors that Influence Air Rage*. MA. Dissertation. Stillwater: Oklahoma State University.
- Goffman, E. (1987). *Internados. Ensayos sobre la situación de los enfermos mentales*. Madrid, Buenos Aires: Murguía, Amorrortu. (Orig. 1961).
- Goll, I. y Rasheed, A. A. (2011). The effects of 9/11/2001 on business strategy variability in the US air carrier industry. *Management Decision*, 49, 6: 948-961.
- Graham, A. y Papatheodorou, A. y sethsyth, P. (2010). *Aviation and Tourism. Implications for Leisure Travel*. Farnham: Ashgate.
- Hochschild, A. R. (2012). *The Managed Heart: Commercialization of Human Feeling*. Berkeley, CA: California University Press.
- Hunter, J. A. (2009). *Anger in the Air. Combating the Air Rage Phenomenon*. Farnham: Ashgate.
- Kellerman, A. (2006). *Personal Mobilities*. Londres: Routledge.
- Korstanje, M. (2006). El Viaje: una crítica al concepto de no lugares. *Atenea Digital*, 10: 211-238.
- Korstanje, M. (2008). Meditaciones críticas: turismo, temor y modernidad. *A Parte Rei*, 60: 1-12.
- Latour, B. (1998). De la mediación técnica: filosofía, sociología, genealogía. En *Sociología simétrica. Ensayos sobre ciencia, tecnología y sociedad*. M. Domenech y F. Tirado (Eds.). Barcelona: Gedisa.
- Latour, B. (1999). *Pandora's hope: essays on the reality of science studies*. Cambridge: Harvard University Press.
- Lovegrove, K. (2000). *Airline: Identity, Design and Culture*. Kempen: TeNeues.
- Lyon, D. (2003). Airports as data filters: Converging surveillance systems after September 11th. *Journal of Information, Communication and Ethics in Society*, 1, 1: 13-20.
- Maffesoli, M. (2001). *El instante eterno: el retorno de lo trágico en las sociedades posmodernas*. Buenos Aires: Paidós.
- Millbrooke, A. M. (1999). *Aviation History*. Englewood, CO: Jeppesen Sanderson.
- Moles, E. R. y Friedman, N. L. (1973). The Airline Hostess: Realities of an Occupation With a Popular Cultural Image. *The Journal of Popular Culture*, VII, 2: 305-313.
- Morgan, M. y Nickson, D. (2001). Uncivil aviation: a review of the air rage phenomenon. *International Journal of Tourism*, 3, 6: 443–457.
- Nelms, D. W. (1998). As more passengers fill more aircraft, the airlines are finding the skies decidedly less friendly. *Air Transport World*, 35, 3: 34-43.

- O'Connell, J. F. (Ed.) (2011). *Air Transport in the 21st Century. Key Strategic Developments*. Farnham: Ashgate.
- Phillips, D. P. (1980). Airplane Accidents, Murder, and the Mass Media: Towards a Theory of Imitation and Suggestion. *Social Forces*, 58, 4: 1001-1024.
- Ramírez Sánchez, S. L. (2007). Metáforas tecnológicas y emergencia de identidades. *Revista iberoamericana de ciencia tecnología y sociedad*, 9, 3: 33-52.
- Rial Ungaro, S. (2003). *Paul Virilio y los límites de la velocidad*. Móstoles: Campo de ideas.
- Rhoden, S. y Ralston, R. y Ineson, E. M. (2008). Cabin crew training to control disruptive airline passenger behavior: A cause for tourism concern?. *Tourism Management*, 29, 538-547.
- Salas, E. y Maurino, D. (Eds.) (2010). *Human Factors in Aviation*. Burlington, MA: Academic Press.
- Santino, J. (1986). A Servant and a Man, a Hostess or a Woman: A Study of Expressive Culture in Two Transportation Occupations. *The Journal of American Folklore*, 99, 393: 304-319.
- Thomas, A. R. (2006). *Aviation Insecurity: The New Challenges of Air Travel*. Nueva Delhi: Manas.
- Tomlinson, J. (2007). *The Culture of Speed: The Coming of Immediacy*. Londres: Sage Publications.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Ppolity.
- Vejola, S. y Valtonen, A. (2007). The Body in Tourism Industry. En *Tourism and Gender: Embodiment, Sensuality, and Experience*. A. Pritchard y N. Morgan y I. Ateljevic y C. Harris (Eds.). Oxfordshire, Cambridge, MA: CAB.
- Virilio, P. (1996). *El arte del motor: aceleración y realidad virtual*. Buenos Aires: Manantial.
- Virilio, P. (2010). *El accidente original*. Madrid: Amorrortu.
- Wiggins, M. W. y Stevens, C. (1999). *Aviation Social Science: Research Methods in Practice*. Farnham: Ashgate.
- Williams, C. (1986). Domestic Flight Attendants in Australia: A Quasi Occupational Community?. *Journal of Industrial Relations*, 28: 237-251.
- Zurcher, L. A. (1979). The airplane passenger: Protection of self in an encapsulated group. *Qualitative Sociology*, 1, 3: 77-99.

