Lingüística y Literatura

Año 30, Número 56, julio-diciembre 2009

Rector
Universidad de Antioquia
Dr. Alberto Uribe Correa

Decano
Facultad de Comunicaciones
Dr. Phil. Edison Neira Palacio

Director Editor
Revista *Lingüística y Literatura*
Dr. Mario Martín Botero García

LINGÜÍSTICA Y LITERATURA
ISSN 0120-5587

Comité Editorial
Dr. Mario Martín Botero García
(Universidad de Antioquia)

Dra. María Inés Castro Ferrer
(Universidad de Puerto Rico)

Dra. Marianne Dieck
(Universidad de Antioquia)

Dr. Gustavo Forero Quintero
(Universidad de Antioquia)

Dr. Joaquín García-Medall
(Universidad de Valladolid)

Dr. Juan Guillermo Gómez
(Universidad de Antioquia)

Dr. Iván Padilla Chassing
(Universidad Nacional de Colombia)

Asistente Editorial
Santiago Casafus

Comité de Consultores
Dr. Daniel Cassany
(Universitat Pompeu Fabra)

Dra. María Neus Vila
(Universitat de Lleida)

Dr. Javier Terrado Pablo
(Universitat de Lleida)

Mg. José Joaquín Montes
(Instituto Caro y Cuervo)

Dr. Pablo Montoya Campuzano
(Universidad de Antioquia)

Ph. D. Oscar R. López
(Saint Louis University)

Dra. María Mercedes Jaramillo
(Fitchburg State College)

Dra. María del Rosario Aguilar Perdomo
(Universidad Nacional de Colombia)

Dr. Juan Miguel Zarandona Fernández
(Universidad de Valladolid)

Dra. Michelle Szkilnik
(Université de la Sorbonne Nouvelle Paris III)

Dr. Fabrizio Cigni
(Università di Pisa)

Dra. Claudia Montilla
(Universidad de los Andes)

Dr. Alfredo Laverde Ospina
(Universidad de Antioquia)

Dra. Neyla Pardo Abril
(Universidad Nacional de Colombia)

Periodicidad
Dos números al año

Precio de suscripción

Estudiantes	$12.000
Colombia	$20.000
América latina, Norteamérica	US $40
Europa y otros	US $60

Diagramación e impresión
Imprenta Universidad de Antioquia
Teléfono: 219 53 30. Telefax: 219 53 32
Correo electrónico:
imprenta@quimbaya.udea.edu.co

Correspondencia y suscripciones
Lingüística y Literatura
Facultad de Comunicaciones
Universidad de Antioquia
Apartado 1226, Medellín, Colombia
Teléfono (57-4) 2195915
Correo electrónico:
linylit@embera.udea.edu.co
Página web: http://aprendeenlinea.udea.edu.co/revistas/index.php/lyl/issue/current

Canje
Sección de Canje
Biblioteca Central
Universidad de Antioquia
Apartado 1226, Medellín, Colombia

MITO Y CIENCIA EN LA REPRESENTACIÓN DISCURSIVA DE LOS INVENTORES DE GLOBOS AEROSTÁTICOS Y DE LOS PRIMEROS AERONAUTAS EN TEXTOS DE HABLANTES DE ESPAÑOL PENINSULAR*

Lorena M. A. de- Matteis**
Universidad Nacional del Sur

Recibido: 18/08/09 Aceptado: 22/12/09

Resumen: Este trabajo presenta una primera aproximación a la representación discursiva de los inventores de globos aerostáticos y primeros aeronautas en un conjunto de textos de hablantes de español peninsular de fines del siglo XVIII y siglo XIX. Atendiendo a

---

* Proyecto "Interacción verbal en español bonaerense: construcción de identidades, valores y creencias", dirigido por la Dra. Elizabeth M. Rigatuso en la Universidad Nacional del Sur (subsidio de su Secretaría General de Ciencia y Tecnología).

** Dra. en Letras, ayudante de docencia en la Cátedra de Historia de la Lengua Española en la Universidad Nacional del Sur – Bahía Blanca – Argentina. Investigador asistente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Argentina). Áreas de docencia e investigación: historia de la lengua española, sociolingüística interaccional, análisis del discurso en organizaciones aeronáuticas. Contacto: lmatteis@uns.edu.ar.

consideraciones de tipo léxico, se muestra que la imagen de ambos grupos se construye discursivamente en relación a la representación de otros tres grupos sociales: los poetas, los científicos y la sociedad, es decir, los espectadores testigos de las primeras ascensiones.

Palabras clave: análisis del discurso, representaciones sociales, aerostación, español peninsular.

MYTH AND SCIENCE ON DISCURSIVE REPRESENTATION OF AIR BALLOON INVENTORS AND OF FIRST AERONAUTS IN TEXTS WRITTEN BY PENINSULAR SPANISH SPEAKERS

Abstract: This paper presents a first approach to the discursive representation of air balloon inventors and of first aeronauts in texts written by peninsular Spanish speakers at the end of the 18th century and the beginning of the 19th century. Taking under consideration the vocabulary, the article shows how the image of both groups is constructed in relation to the representation of three other social groups: the poets, the scientists and the general society, that is to say, the witnesses of the first aerostatic ascensions.

Keywords: discourse analysis, social representations, aerostation, peninsular Spanish.

MYTHE ET SCIENCE DANS LA REPRESENTATION DISCURSIVE DES INVENTEURS DES MONTGOLFIERES ET DES PREMIERS AERONAUTES DANS DES TEXTES ECRITS PAR DES LOCUTEURS ESPAGNOLS DE LA PENINSULE IBERIQUE

Résumé: Ce travail présente une première approche de la représentation discursive des inventeurs de montgolfières et des premiers aéronautes dans des textes écrits par des locuteurs espagnols de la péninsule ibérique de la fin du XVIIIe siècle et du XIXe siècle. Prenant en considération le lexique, nous montrons que l'image de ces deux groupes se construit discursivement en relation avec la représentation d'autres groupes sociaux : les poètes, les scientifiques et la société, autrement dit, les spectateurs témoins des premiers vols.

Mots-clefs: analyse du discours, représentations sociales, aérostation, espagnol de la Péninsule Ibérique.

1. Introducción

1.1 Antecedentes y objetivos

El afán de volar y las representaciones literarias de este deseo tienen una larga tradición que en el mundo occidental, al menos, podemos remontar hasta la antigüedad grecorromana. Los mitos a los que se hace referencia en la literatura clásica han sido reelaborados a lo largo del tiempo, y el tema del vuelo ha sido tratado, dentro de la literatura española, por ejemplo, en un episodio de la segunda parte del *Quijote* de Cervantes. La representación literaria del vuelo humano, en definitiva, es frecuente y, como señala L. Romero Tobar: "El viaje aéreo, producido en el sueño o por un extravagante artilugio volador, ha generado una rica literatura satírica y fantástica cuyos moldes genéricos subrayan las limitaciones físicas del cuerpo humano, sujeto a una ley de la gravedad sólo transgredible por el ejercicio imaginativo" (Romero Tobar 1996, 285).

Alejándonos de este tipo de representación literaria sobre los hombres voladores y desde una perspectiva teórico-metodológica amplia, que apela a la sociolingüística histórica (Romaine 1982, Conde Silvestre 2007), al análisis del discurso (Stubbs 1983, Schiffrin, Tannen & Hamilton 2001) y al análisis histórico del discurso (Brinton 2001), a los estudios sobre representaciones sociales (Ibáñez Gracia 1988) y estereotipos (Schaff 1984, Quasthoff 1987, Amossy & Herschberg Pierrot 2005), nos proponemos en este trabajo ofrecer una aproximación inicial a la representación discursiva de los primeros inventores y pilotos de globos aerostáticos o "aeronautas" en un conjunto de textos escritos por hablantes de español peninsular, producidos en España y en América desde finales del siglo XVIII y hasta mediados del siglo XIX.

Intentaremos demostrar, atendiendo especialmente a consideraciones de tipo léxico, que la representación discursiva de los aeronautas de este período puede reconstruirse poniéndola en relación con la de otros tres grupos sociales que funcionan como ejes de referencia: a) los poetas —en especial los de la antigüedad grecorromana— y sus creaciones, b) los científicos y sabios que desde el Renacimiento se ocupan de la idea del vuelo y c) la sociedad en general y, en especial, los espectadores que presencian las primeras ascensiones aerostáticas.

Detectar los elementos centrales de estas representaciones a lo largo del tiempo resulta de interés para nuestro trabajo, dedicado al estudio sincrónico de los imaginarios sociales sobre la aviación y la seguridad aérea, ya que en la percepción social de la seguridad aeronáutica se destaca el rol de los pilotos —incluso, con injusticia quizá— por encima de los de otros actores igualmente importantes. Expresiones del tipo de "los pilotos se creen dioses", "tener el ego de un piloto" parecen estar bastante extendidas tanto dentro de la comunidad aeronáutica como en el resto

de la sociedad bonaerense actual. Según creemos, el origen de estas expresiones puede relacionarse con algunas ideas que se remontan a las épocas fundacionales del vuelo humano, en las que los vínculos con seres mitológicos son fuertes, como así también los establecidos con las más sólidas tradiciones científicas, sobre todo en áreas de la física. Este trabajo constituye, entonces, una primera exploración de esta hipótesis.

1.2 Acerca de la noción de representación social

En este análisis entenderemos por "representación social" una forma de conocimiento social compartido, con una orientación cognitiva práctica, tal como se la define desde la psicología social: *Las representaciones sociales constituyen modalidades de* pensamiento práctico *orientados [sic] hacia la comunicación, la comprensión y el dominio* del entorno social, material e ideal. (...) (Jodelet 1993[1984], 474, el destacado nos pertenece).

En los textos que aquí analizamos, las representaciones sociales de los aeronautas, y asimismo de los inventores de los primeros globos aerostáticos, se presentan discursivamente bajo una luz positiva.[1] De igual manera se comienza a configurar una representación de la "aerostación", es decir, de la forma de volar por medio de aparatos fundados en el principio de 'lo menos pesado que el aire' que no abordaremos directamente pero que está estrechamente ligada a la de sus agentes humanos.

1.3 Las fuentes

Atendiendo a la posibilidad de recuperar distintos elementos de la representación de los aeronautas, se seleccionaron —dentro de las fuentes más antiguas accesibles— textos de distintos momentos de la historia de la aerostación, de diversa naturaleza y extensión pero todos ellos escritos por hablantes de español peninsular de ambos lados del océano Atlántico.

De acuerdo con un criterio temporal, consideramos en este trabajo fuentes que cubren casi todo el primer siglo de actividad aeronáutica. El primer texto corresponde al año 1783, fecha marcada por la primera experiencia aerostática de los hermanos Montgolfier en París. El último de los escritos elegidos es de 1862, época en la que comienzan a aparecer con más fuerza las posibilidades de la "aviación", forma de volar fundada en el principio de 'lo más pesado que el aire'. Resulta pertinente ob-

1 Los fracasos y accidentes, abundantes, y las muertes de los aeronautas, sin embargo, se traducen en una representación menos positiva en otros textos que los critican por intentar vencer un límite natural del ser humano y los satirizan por sus esfuerzos vanos. El texto de Ubaldo Pasarón y Lastra es muy rico para analizar algunas de estas críticas aplicadas a los inventores, ya que el autor incorpora algunas en su compilación de documentos.

servar que esta fecha se corresponde casi con exactitud con la que L. Guilbert toma como inicio del período en el que analiza los orígenes del léxico de la aviación en lengua francesa. En su tesis doctoral (1965), el autor toma al año 1861 como punto de partida de su análisis por la aparición de la voz *hélicoptére*, indicando la presencia de nuevos vehículos —al menos en un plano teórico— para realizar vuelos tripulados.

Por otro lado, de acuerdo con la naturaleza textual de las fuentes, podemos definir dos grupos:

1. textos de naturaleza técnica: se trata de breves estudios divulgativos sobre la posibilidad y características técnicas de la navegación aérea mediante globos aerostáticos;
2. textos poéticos: composiciones dedicadas a los aeronautas de las primeras ascensiones.

1.3.1 Textos técnicos

Entre las fuentes correspondientes al primer grupo analizamos las siguientes obras:

- *Nave atmosférica, y tentativa. Sobre la posibilidad de navegar por el ayre, no solo especulativa, sino prácticamente*, Madrid, 1783;[2]
- *Breve idea de la navegación por el aire desde su origen hasta el presente*, Madrid, 1818;[3]
- Ubaldo Perez Pasarón y Lastra, *Pilotage aereonautico*, La Habana, 1862.[4]

El texto de 1783 consta de 43 páginas en las que se presenta una defensa de los intentos por "navegar en el aire", entendiendo que ésta constituye la única posibilidad real y racional para los hombres de desplazarse en el aire. El texto opone la "navegación" a la idea de "volar", entendiendo que "volar" es una acción propia de los seres con alas, las aves. Escrito por un "residente" de la corte madrileña, se estructura en una introducción que, como veremos, establece una oposición fundamental entre un "vulgo crítico pero ignorante" y los "hombres doctos". A esta introducción le siguen seis interrogantes fundamentales en torno a la posibilidad de navegar. Luego se presentan cuatro proposiciones, en las que se describen las características que debe tener un globo aerostático y una nota que, a modo de conclusión, advierte sobre la necesidad de un progreso paulatino en los desarrollos aerostáticos y manifiesta la disponibilidad del autor para responder a las objeciones fundadas en argumentos científicos.

2 Biblioteca de Castilla-La Mancha (Caj. fol. 4-23206(8)).

3 Biblioteca Nacional de España, VE/535-3, VE/1212-8.

4 Biblioteca Nacional de España, 2/4018, HA/12376(3) y VC/2604/8.

En el contexto de una anunciada ascensión de la aeronauta Elisa Garnerin en Madrid, la fuente *Breve idea de la navegación por el aire desde su origen hasta el presente*, por su parte, expone en veintisiete páginas una breve historia y fundamentación de la aerostación a fin de evitar las críticas que el desconocimiento de la sociedad puede provocar sobre tal empresa.

Hasta el momento no hemos podido encontrar datos que identifiquen a los autores de estos dos primeros estudios, mientras que el tercer texto corresponde a un militar español destinado a Cuba que elaboró su material en La Habana y lo remite a consideración de la reina Isabel II de España para obtener los derechos sobre su propuesta de invención de un globo aerostático para el transporte de personas y carga, en especial de carga postal. Esta última obra, *Pilotage aereonautico*, está conformada por una serie heterogénea de textos recogidos por el autor y publicados en forma conjunta. Se trata de la segunda edición, según indica la portada, corregida y ampliada. Además de los comunicados publicados por el autor en la *Gaceta de la Habana* en el mes de abril de 1862, detallando aspectos de su propuesta, el volumen incluye un considerable número de certificados y cartas. Así, se publica el certificado de recepción oficial del pliego con el invento y otras cartas dirigidas por el autor a distintas personalidades de la época, incluso a la reina de España, para solicitar, por ejemplo, certificados de propiedad y privilegios comerciales sobre el invento. En otras, el autor responde a los ataques recibidos de algunos de sus críticos. Entre estos, se destaca el que aparece el 18 de mayo de 1862 bajo el seudónimo de Leafar en una publicación citada como *Huron de Marras* y con el título "D. Escritorzoilo". Dada la polifonía del volumen, nos concentraremos en este texto crítico hacia la figura del inventor así como sobre la autopresentación y autodefensa de éste, prestando especial atención a los dos comunicados referidos a su propuesta.

1.3.2 Textos poéticos

De naturaleza poética son los elogios dedicados a dos aeronautas diferentes:

- *Al celebre aeronauta. Don Vicente Lunardi*, ¿Madrid? , s/f.;[5]
- *Al patrio suelo del aereonauta*, Cadiz, 1832.[6]

Estos dos textos también son de autor anónimo y, respectivamente, tienen como objeto al aeronauta italiano, Vincenzo Lunardi (Jackson 1996, 43) y a quien se considera como el primer aeronauta español, Manuel García Bozo, natural de Cádiz. La datación del primer texto no está explicitada, pero podemos suponer que corresponde a una fecha cercana a 1792, año en el que Lunardi reitera en la ciudad de Madrid las experiencias realizadas en Londres.

5 Biblioteca Nacional de España, VE/651-13.

6 Biblioteca Nacional de España, VE/593-39.

1.4 Las categorías de análisis

De acuerdo con las propuestas metodológicas de Fairclough (1989) y los enfoques de la lingüística sistémica funcional de Halliday y Hasan (1990), en especial en lo que hace al nivel ideacional de su modelo, analizaremos cada texto atendiendo a las relaciones entre los tres grupos sociales indicados y los aeronautas. Estos grupos (poetas, científicos y sociedad —espectadores—) funcionan, en esta primera aproximación, como ejes de análisis.[7] Para cada uno de ellos hemos identificado las principales expresiones que designan a los distintos agentes, así como aquellas empleadas para los procesos en los que estos participan, y otras voces asociadas a las características y actividades de cada grupo. En tal sentido cabe aclarar que, dadas las diferencias entre los distintos tipos textuales representados y los aspectos en los que cada uno de los ejemplares pone el acento, hemos adoptado perspectivas parcialmente diferentes para cada texto con el objeto de obtener los resultados más significativos en cada uno de ellos.

2. Aeronautas y poetas

La relación entre los aeronautas y los poetas —y, en particular, con sus creaciones— es importante y aparece tanto en las fuentes poéticas como en los textos de naturaleza técnica que hemos considerado. Para entender esta relación, resulta importante considerar que los vuelos de personajes mitológicos como Ícaro, Dédalo o Faetón y las representaciones de viajes imaginarios por el aire poseen una gran tradición que ofrece un importante punto de referencia para las nuevas realidades del siglo XVIII. Romero Tobar señala sobre estas tradiciones: "Viajar por los aires era, en la tradición literaria, una excusa para la exposición de la cosmología tolomeica —el *Somnium Scipionis* y toda la secuela de textos medievales y renacentistas que le siguieron— o una forma de practicar la sátira social por medio de paisajes y tipos fantásticos interpuestos" (Romero Tobar 1996).

Por el contrario, en los textos objeto de nuestro interés, las experiencias de vuelo son narradas por su valor en sí mismas y no necesariamente como un artificio retórico para la exposición de otras ideas. A pesar de esta diferencia, algunas de las fuentes analizadas presentan claras relaciones con modelos literarios tanto en sus rasgos de configuración textual como en la referencia a personajes mitológicos. En primer lugar, nos referiremos a la adaptación de recursos retóricos y a las alusiones a la tradición clásica en nuestras fuentes. Consideremos este fragmento:

7 En un futuro trabajo consideraremos también la caracterización de los globos aerostáticos y de la acción de volar o navegación aérea.

Hoy *musa*, cantar quiero
con metro placentero,
con estilo gracioso y con donayre,
el viaje por el ayre
que ayer hizo Lunardi, á la presencia
de la mas respetable concurrencia. (*Al célebre aeronauta*..., v.1–6.)[8]

Como puede apreciarse, el aeronauta Lunardi se hace merecedor de que el autor comience su composición con una invocación a las musas para iniciar un elogio poético de clara valoración positiva. Aunque no se alude a ningún personaje literario específico, este rasgo textual —que se encuentra ya en las composiciones de la antigüedad clásica— evoca de manera inmediata la tradición literaria mitológica a la que pertenecen los personajes a los que se asimila a los aeronautas de estos años.

Ya en el siglo XIX, cuando entre los navegantes aéreos hay también algunas mujeres, encontramos un ejemplo de cómo los aeronautas son comparados de manera explícita con personajes mitológicos: "(…) El viaje considerado en sí seria ciertamente mucho mas grandioso, si despues de haberla perdido de vista la viésemos aparecer de nuevo sobre nuestras cabezas á una elevacion asombrosa, y atravesar *como Minerva ó Juno* la region del rayo hasta desembarcar otra vez tranquilamente en medio del concurso". (*Breve idea*..., p. 25.)

Que la comparación establecida sea con dos deidades no es casual: solamente los dioses podían moverse en las alturas, de manera que la comparación de Madame Garnerin con Minerva y Juno es análoga a la representación que, en los cuadros de la época, se hacía de los aeronautas encontrándose con otros dioses en el aire (Roldán Villen 2005, 13).

Figura 1
Lunardi con Zeus y Juno por Francesco Verini,
(© Collection du Museé de l'air de l'espace-Le Bourget. Reproducción autorizada)

8 A menos que se indique lo contrario, los destacados en las citas nos pertenecen.

En estos textos de naturaleza poética, la relación con los dioses posee connotaciones de valoración positiva.[9] En cambio, en las fuentes de naturaleza más técnica, otros personajes mitológicos de los poemas de la antigüedad son empleados, en general, como contraste entre la temeridad del que emprende una actividad sin conocimientos fundados —cualidad juzgada negativamente— y quienes, como ya hemos señalado, lo hacen basándose en principios científicos, encarnados por los aeronautas. Ya sea que los textos otorguen o no cierto grado de verosimilitud a los relatos mitológicos, la referencia a sus personajes establece un enfrentamiento fuerte entre *mito* y *ciencia*. Así, en algunas fuentes, como *Breve idea de la navegación por el aire...*, el discurso otorga un cierto grado de realidad a la "empresa desgraciada de Ícaro":

> Estas fantasías (...), fuéron sin duda desde muy antiguo objeto de sus meditaciones y de repetidas tentativas [de los hombres], aunque no nos haya quedado de ellas otro documento sino la *empresa desgraciada de Icaro* para escaparse del famoso laberinto de Creta, *en la cual seguramente se oculta mucha mas verdad de lo que el vulgo literato cree.* (*Ibid.,* p. 4)

En otros casos, en cambio, se atribuye carácter de ficción poética al vuelo de Dédalo e Ícaro, y se señala el impacto de estos personajes en los intentos previos a 1783[10], destinados al fracaso:

> (...) No teniendo por entonces los conocimientos necesarios de la gravedad y elasticidad del ayre, solo ocurrió á los primeros indagadores el imitar lo que veían: creían que las alas eran todo el gobierno, y causa del vuelo de las aves, y bajo este exemplar, *fingieron los Poetas á Dedalo, é Icaro, y otros efectivamente lo quisieron imitar, pero les costó la vida; pero esto era falta de ciencia.* (*Nave atmosférica...*, p. 10.)

En el texto se destacan, entonces, al menos dos niveles de imitación, el poético y el práctico, y estos intentos de reproducir en la práctica los inventos formulados por poetas imitando, a su vez, el orden de la naturaleza se califican en el texto como "falta de ciencia". Más adelante, el mismo texto opone las futuras posibilidades del vuelo en globo a los "fabulosos vuelos" mitológicos:

> (...) Libre de escollos, de tormentas, bajando á tierra, quando, y como guste; divertido con la variedad de objetos, que corren por debajo de él, y dejando atrás los *fabulosos vuelos de Dedalos, y Magicos*, visitando en menos de veinte y quatro horas un Mercader de Madrid los Almacenes, que tiene en Cadiz, &c. (*Ibid.,* p. 34–35.)

Si bien en este fragmento se crea también como ficción un futuro posible en el que los nuevos vehículos se exploten comercialmente, esta hipótesis se formula como

9 En otros será considerado un exceso querer asimilarse a los dioses, como una forma de *hybris* moderna, castigada convenientemente en accidentes y fracasos.

10 Para una revisión de los intentos por volar anteriores a los vuelos en globo de finales del siglo XVIII remitimos a D. Simons y T. Withington (2007, 9–25) y a Roldán Villén (2005).

una actividad práctica y concreta, opuesta a los vuelos de los personajes mencionados. En este caso el aeronauta será un conductor que puede hacer un uso voluntario del nuevo medio de transporte.[11]

Respondiendo a las representaciones literarias preexistentes del vuelo humano, en los principios de la era aeronáutica ambos tipos de fuentes reflejan una estrecha relación entre los poetas y sus personajes mitológicos, por un lado, y los aeronautas, por el otro. Sin embargo, el tratamiento que esta relación recibe en los textos poéticos y los técnicos es diferente. Entre los primeros, el vínculo es explotado formal y temáticamente de manera laudatoria y no es casual que se aluda a las cualidades divinas del desplazamiento por el aire. Pero en los textos más técnicos, las alusiones establecen dos contraposiciones que desarrollaremos en los siguientes apartados: en primer lugar, la oposición entre *conocimiento* e *ignorancia*, que nos remite a la relación entre aeronautas y científicos, y en segundo lugar, entre *realidad* y *ficción*, que nos obliga a considerar la consideración social ante la empresa aerostática a través de la vinculación particular entre los aeronautas y sus espectadores.

3. Aeronautas y científicos

El texto *Nave atmosférica*..., de 1783, permite apreciar claramente, a partir del valor expresivo de su léxico la inserción de los primeros inventores y aeronautas en una tradición científica. Para empezar, dos citas en latín, una de Séneca y otra de Cicerón, funcionan como epígrafes a la obra aludiendo a la importancia de iniciar las empresas y al carácter imperfecto que tienen todos los esfuerzos iniciales en cualquier emprendimiento, de manera de acallar las críticas que puedan emitirse en relación con los primeros globos aerostáticos y sus características. Estos epígrafes son: "Nulla res consummata est dum incipit, & in omni negotio longe semper á perfecto fuere exordia" (Séneca, Natur. q. lib. 6) y "Nihil simul est inventum, & perfectum. Principium autem plus quam dimidium totius est" (Cicerón, de clar. Orat.).

Como ya hemos señalado, el texto consta de una introducción, a la que sigue el abordaje de distintas problemáticas asociadas a la navegación por el aire que se organizan bajo la forma de "quaestiones", es decir, de preguntas seguidas por sus respectivas respuestas. Por razones de espacio, sólo consideraremos en detalle la introducción puesto que en ella se observa una clara dicotomía entre, por una parte, un "vulgo" ignorante, que no comprende ni los motivos ni los medios por los que es posible que el hombre vuele ni los esfuerzos vanos de quienes lo han intentado sin razones suficientes y, por la otra, los hombres "doctos", que entienden los fundamentos e investigan las formas correctas de intentarlo.

11 Destacan en estos textos los párrafos dedicados a analizar la utilidad del nuevo invento. En tal sentido, también el texto de Ubaldo Pasarón y Lastra se extiende en la consideración del potencial de su propuesta.

El valor expresivo de las voces, tal como sugiere Fairclough (1989), puede ayudarnos a explicitar esta fuerte dicotomía. Así, si tenemos en cuenta que la intención principal del texto es sostener la posibilidad de la navegación por el aire, apoyándose en el invento de los hermanos Montgolfier y en la ascensión del Marqués de Arlandes y Pilatre de Rocier, se entiende que la introducción esté estructurada también sobre la base de la oposición entre *ignorancia* y *ciencia*. Esta oposición queda establecida por las voces que se vinculan, respectivamente, a las personas que objetan la idea de volar —los "críticos"— y a los inventores de los globos aerostáticos. Entre estos elementos léxicos se destacan, entonces, para el primer grupo: "ignorancia", "presunción", "ocio", "diversión", "envidia" y "necedad". Con los inventores, en cambio, se relacionan las voces "estudio", "vigilancia", "buenos", "aplicados", "industriosos", "prudencia" e "inteligencia". Como vemos, estas palabras pueden ser tanto adjetivos, como verbos que indican los procesos en los que participan, y otros sustantivos relacionados con estos.

Así, los críticos son presentados, por un lado, como ignorantes de las leyes que hacen posible la navegación aérea, y, por el otro, como personas vanas y dedicadas a actividades ociosas alejadas del estudio de quienes emprenden esfuerzos como la aerostación que son, para el autor del texto, "dignos de premio y alabanza". En este sentido, después de un epígrafe en latín que se encuentra en la misma línea del autor ("Quaecumque quidem ignorant, blasphemant". Jud. I. 10), la introducción se inicia con una afirmación en la que aparecen la mayoría de las voces del cuadro:

> La *ignorancia*, y *presuncion* son causa de que el Mundo carezca de muchos Inventos, no solo **honrosos** á sus Autores sino tambien **utiles** al genero humano. Esto ha sucedido desde el principio, y esto sucede, y sucederá hasta el fin del Mundo; porque siendo tantos los que aman el *ocio*, y la *diversion*, y aborrecen el **estudio**, y la **ciencia**, y por necesidad haber de aprobar, ó reprobar ellos entre los demás lo que el **estudio**, y **vigilancia** de los hombres **industriosos**, y **aplicados**, hallan, ó inventan en sus **indagaciones**, resulta, que el voto de muchos prevalece, y si lo inventado, ó propuesto no lo alcanzan, basta para que lo *mofen, burlen, satirizen* y *ridiculicen* de todos modos, con lo que retraen de sus tareas á los **buenos**, y **aplicados á la ciencia**, viendo que lo que era **digno de premio**, y **alabanza**, se hace causa de su deshonor y vilipendio. (*Nave atmosférica*..., p. 3-5.)

Mientras que las voces relacionadas con los críticos de la aerostación tienen, para una sociedad iluminista en la que la ciencia juega un papel preponderante, connotaciones claramente negativas (en itálicas), los hombres de estudio se asocian con palabras de valor positivo que pueden verse en el mismo fragmento, tales como los adjetivos "industriosos y aplicados", los sustantivos "estudio", "vigilancia", "indagaciones", etc. (en negritas).

Como ejemplo de estudiosos y científicos criticados a lo largo del tiempo, el texto menciona a Galileo, Descartes, Copérnico y, en especial, se relata la experiencia de Colón con el huevo al que logra mantener de pie. En este relato, que ocupa poco más de una página y media de la introducción, aparece una palabra clave que puede vincularse con la perspectiva cientificista a la que se asociará a los inventores de globos aerostáticos. Esta palabra es "experiencia", en el sentido de 'experimento científico'. Así, el final de la introducción comienza con una apelación a los lectores para que emitan juicios tan solo cuando tengan la información suficiente para hacerlo: "(...) solo les suplico lo que yá los hombres doctos tienen suplicado, y es que quando oygan hablar de algun invento extraordinario, callen y digan esperemos á la *experiencia*, veamos el *efecto*: con esto mostrarán prudencia, si carecen de inteligencia". (*Ibid.,* p. 7.)

Esta palabra está asociada a otras como "ciencia", "indagación", "hallazgo", "invento", y la importante expresión "conocimiento de causa", que aparece en el final de la introducción, donde los aeronautas, sin ser mencionados explícitamente, resultan contrapuestos a quienes, como los personajes mitológicos, intentan volar careciendo del "conocimiento de causa" necesario para no arriesgar su vida en vano:

> (...) porque ha habido hombres, que con *malos principios* han querido volar, y les ha costado la vida su temeridad, como á Icaro, á Gieuharis, &c. pero es preciso entiendan las gentes, que los doctos dicen que se puede navegar, no volar por el ayre, ni aprueban la *temeridad* de los que sin *conocimiento de causa* se precipitan en tal *riesgo*; y en esta parte los doctos, y los indoctos son de un mismo parecer, esto es en condenar por *fatuos* á los que malamente lo intentaron. (*Ibid.,* p. 7.)

Si bien la empresa tiene "riesgo", el texto presenta al conocimiento como su equilibrante. Actuar sin este conocimiento resulta temerario, algo que resulta evidente para la totalidad de la sociedad, presentada en el sintagma compuesto "los doctos y los indoctos".

Los "principios" que fundamentan los intentos exitosos de volar serán explicados en el resto de la obra, empleando un vocabulario relacionado con la investigación científica en general como "leyes", "práctica", "especulativa", y en especial con algunas ramas de la física: "leyes de la Estática", "conocimientos necesarios de la gravedad y elasticidad del aire", "la accion y reaccion", etc. Frente a los "fatuos" que intentan volar sin más, surge la imagen de un aeronauta que obra sobre la base de un conocimiento de lo que hace, ya sea que él mismo invente o no su vehículo.

Así, si bien en este texto estas observaciones parecen aplicarse más a los inventores que a los aeronautas, estos últimos resultan igualmente asociados a una perspectiva científica sobre el vuelo. Esta asociación se confirma si consideramos una fuente posterior, *Breve idea de la navegación por el aire...* de 1818, que comienza reiterando la crítica a quienes hablan sobre la aerostación sin conocimiento suficiente y describe el primer vuelo en globo aerostático:

> El pueblo inmenso de París se llenó de asombro y alborozo cuando en 21 de setiembre de 1783, vió atravesar volando la Ciudad al Señor Pilatre de Rozier y al Marqués de Arland suspendidos de un globo construido á expensas de la Familia Real. *El agente de esta primera memorable jornada aérea, no era mas que el mismo aire comun que respiramos, obligado á enrarecerse ó dilatarse mediante el calor de un hornillo puesto á la abertura ó boca que llevaba el balon en su estremo inferior.* (*Breve idea*..., p. 5.)

El fragmento nos remite a los espectadores (v. sección 4), al presentar su reacción de "asombro" y "alborozo" ante una ascensión que es explicada en estilo científico. Como lo muestra la última frase del fragmento citado, el estilo es "objetivo" y despersonalizado: el agente de la ascensión es el aire caliente, y las acciones que conducen al calentamiento del globo aparecen de manera desagentivizada mediante participios e infinitivos ("*obligado* á *enrarecerse* ó *dilatarse* mediante el calor de un hornillo *puesto*..."). Así, pese a que los aeronautas no realizan ninguna acción (están suspendidos del globo), otro fragmento de la misma fuente los festeja en un plano de igualdad con los inventores de los globos aerostáticos:

> Después de ella [de una ascensión], animados los físicos con el felíz éxito de los *primeros aeronáutas*, emprendieron llevar adelante este nuevo *arte de navegacion*, sin que faltase en ninguno de los paises civilizados quien se arrojára con *intrepidez* sobre la esfera de las nubes y del trueno. Los nombres de Charles y Robert, de Andriani y de Lunardi resonáron con aplauso en todo el orbe culto, alcanzando los dos primeros la munificencia de Luis XVI que decretase batir una medalla y erigir un monumento para perpetuar la ascension que habian verificado desde el jardin de las Tullerías y el nombre de los Mongolfieres *inventores.* (*Ibid.,* p. 6.)

Para finalizar, en esta misma obra encontramos en forma explícita la representación de la ascensión como un experimento:

> Despreciando, pues, las voces vagas y contradictorias que se han esparcido entre los ignorantes, y arreglándonos al concepto que tenemos de los *talentos y luces* del Señor Garnerin y de su ardiente anhelo por agradar al heroico pueblo madrileño, y á lo que segun tenemos entendido ha dicho él mismo, somos de opinion que la aeroporista auxiliada de la *inteligencia* de su padre acertará á **conciliar** todos los estremos, **eligiendo** para subir el grado de rapidéz que **juzgue** más conforme con los deseos del público, ***atendido*** *el estado de la atmósfera*, y elevándose de todos modos sobre el sitio del *esperimento* ó punto de partida miéntras **observe** que todavía se encuentra vertical al estenso cercado del Buen-Retiro (...). (*Ibid.,* p. 26.)

La relación entre los aeronautas y los científicos, entonces, es estrecha. Si bien son calificados de "intrépidos", se trata de una intrepidez fundada y no "fatua", tal como se viene destacando desde 1783 sino apoyada en la "inteligencia" de los inventores y en la correcta valoración de las circunstancias de cada vuelo, orientada

por el conocimiento de la atmósfera y por los principios de la aerostación: ya sea que los aeronautas tengan o no formación científica formal, su actividad es fruto de un pensamiento razonado y conlleva procesos mentales racionales marcados por voces como "conciliar", "elegir", "juzgar", "atender" y "observar".

Cabe destacar que la vinculación estrecha entre aeronautas y ciencia es resaltada, además, porque esta misma fuente muestra que algunos científicos se convierten en aeronautas ellos mismos, mientras que otros colaboran con diversas empresas de índole científica:[12]

> (...) Los mas ilustres matemáticos, físicos, químicos, geógrafos y astrónomos de Europa, divisaron en este nuevo entusiásmo un inmenso campo de descubrimientos con que adelantar sus respectivas ciencias, distinguiéndose entre ellos el inmortal Laland, el profundo Biot y el esclarecido Gay-Lusac, quien ácia el año de 1804 hizo várias expediciones, surtido de una escogida coleccion de instrumentos y de un fondo de conocimientos que ningun aeronáuta habia reunido ántes de el. (...) (*Ibid.,* p. 9.)

Es decir, casi desde el principio, la actividad de los aeronautas está ligada al mundo de la ciencia: ya sea que los aeronautas tengan o no formación científica formal, su actividad es fruto de un pensamiento racional y, al mismo tiempo, contribuye a un mejor conocimiento de la Naturaleza.

3.1 Un inventor cuestionado: Ubaldo Pasarón y Lastra

El caso del texto *Pilotage aeronautico* y de su autor es muy interesante para considerar, por un lado, la autopresentación del inventor —que hasta donde tenemos conocimiento no intentó la construcción efectiva de su propuesta de globo aerostático, al que denomina como "flotante Pasarón"—. Por otro lado, también ilustra algunos de los aspectos que se criticaba a los inventores.

En lo que hace a su autopresentación, consideremos el siguiente fragmento de la introducción:

> *Mi teoria esencial* es sencilla. Se funda *en lo que yo creo*, á saber: si un volúmen de gas encerrado en una vasija ó binza en equilibrio dentro del aire ó admósfera, esto es, si un globo estático ó cautivo herido en un punto de su superficie, con la salida del gas ó pérdida del equilibrio interior, obtiene su equivalencia en *resultante de fuerza* veloz *en el punto de su superficie opuesto* ó antípoda. En todo caso, la presion del aire admosférico, *abundante en todas partes sin tributos*, utilizado por la máquina que inventada acompaño en la lámina, resuelve la cuestion de veloz movilidad con absoluta independencia de la tierra. (*Pilotage aeronautico*..., p. 4.)

12 Sobre la vinculación histórica entre aeronautas y científicos v. Molina García (2005).

El autor hace referencia a un principio físico ya conocido en el siglo XIX, es decir, al principio de acción y reacción, al que pretende dar aplicación para resolver el problema de la dirección de los globos, una dificultad que no encontrará solución real hasta los vuelos del brasileño Santos Dumont en los primeros años del siglo XX. Ahora bien, a diferencia de los textos considerados hasta el momento, el autor no se remite a estudios de matemáticos y físicos sino que su discurso presenta este principio sin mencionarlo y como exposición de las expresiones introductorias "mi teoria esencial" y "lo que yo creo".

Pero, por otra parte, también se hacen evidentes en el texto los intereses comerciales del autor, por ejemplo, en la expresión "abundante en todas partes sin tributos", que se refiere a la gratuidad del aire (v. nota 14). Así, esta introducción continúa de la siguiente manera:

> Es preciso salvarse y respirar para no morir. *Yo presento* con el descubrimiento de la *navegacion aereonáutica de fijos rumbos* el verdadero NUEVO MUNDO, *no á la codicia humana, pero si á la independiente integridad útil y á la tranquila filosofia*.
> Prescindiendo de las calumnias y ridículos de estos periódicos de la Habana (de los cuales ni uno solo discutió mi invento), paso á *mi breve teoria*, que es como sigue. (*Ibid.,* p. 4-5.)

El sintagma "navegacion aereonáutica de fijos rumbos" hace referencia, precisamente, a la posibilidad de fijar un rumbo, es decir, al problema de la dirección en la aerostación. Las expresiones "integridad útil" y "tranquila filosofía", si bien pueden ponerse en relación con la idea de la ciencia útil para el avance y el progreso de las sociedades y con el valor de la reflexión, anticipan el tono polémico que posee la recopilación publicada. Por su parte, las voces "teoría" e "invento", intentan incorporar con claridad al autor a los círculos científicos. Sin embargo, es interesante observar que la voz "teoría" es empleada en un sentido amplio ya que lo que formula es una "propuesta práctica" basada en una teoría física preexistente.

La estructuración de los materiales en el volumen, a la que ya nos hemos referido, incorpora una dimensión claramente dialógica y polifónica, en la que el autor es el interlocutor central que se comunica con un conjunto amplio de otros hablantes con funciones prestigiosas dentro de la ciudad de la Habana —jefes militares, redactores y directores de periódicos— y en la misma corte madrileña. Esta polifonía tiene el efecto de restar credibilidad científica y de instaurar la polémica. Así, antes de pasar a presentar su "teoría", el autor incluye toda una serie de textos de diversos autores, los justificantes que conforman el expediente de gestión de patente y privilegios comerciales, así como los textos de ataque y defensa en los que se establece la polémica. En tal sentido, la crítica que refleja el texto "D. Escritorzoilo" es central en el volumen. En el podemos observar que uno de los aspectos que se objetan tiene que ver con la superficial formación científica de Pasarón, tal como se puede apreciar en este fragmento:

> Conozco yo un D. Escritorzoilo de esta camada, que es todo un hombre de *pró*. Su educación científica está reducida á leer, escribir y contar, su palotadita del francés y santas pascuas. Cuando se le metió en el magin ser escritor, leyó muchas veces novelas; y remordiéndole la conciencia de no aplicar su atencion á materias de mas provecho, leyó los títulos y hojeó algunos tratados de retórica, fisica, química, historia, filosofía y demas zarandajas, que estudian mucho los bobos, que quieren saber algo. (*Ibid.,* p. 13-14, enfásis en el original).

Además, el crítico cuestiona sus cualidades morales, su estilo de escritura rebuscado y parafrástico y, hacia el final del texto, el mismo invento:

> D. Escritorzoilo es hombre de proyectos gigantescos. Este es su fuerte, los proyectos. En la actualidad trae uno entre manos, grandioso, admirable, tremebundo, horripilante, patético, *esperpentoidal y maquinero*. Aunque no es mecánico, ni matemático, ni físico ni químico, ha inventado ¡oh prodigios! un aparato eleipsoidal, piramidal, meridional, claudial y antiairestacional, para subir á la luna y de ella al sol y demas planetas. La teoría de este proyecto es tan convicente como dos y dos cinco. Lo grandioso de él es un pozo artesiano que contiene, para apagar el fuego de los astros: se entiende, que momentáneamente, y solo por el lado que se acerque D. Escritorzoilo. El nuevo *clavileño alígero* que no sabemos aun con qué nombre será bautizado por su ilustre inventor. será prócsimamemente del tamaño del arca de Noé, y en su composicion entrarán toda clase de sustancias y materias, pues abarca el doble objeto de ser un palacio de la esposicion universal terráquea para los habitantes de la luna, que pagarán la entrada en él á un precio módico. (*Ibid.,* p. 20-21, énfasis en el original.).

La acumulación de adjetivos aplicados al proyecto al que se hace referencia, así como más específicamente al aparato en sí, enfatiza el efecto irónico de la crítica que está realizando el autor de este texto. Si se observa con atención, los primeros adjetivos en cada serie son positivos y apropiados. El proyecto es "grandioso" y "admirable", el aparato es "elipsoidal". Pero luego, la acumulación de adjetivos se va tornando cada vez más negativa en el caso del proyecto: "tremebundo", "horripilante", "patético", "esperpentoidal" y "maquinero". En el caso del aparato aerostático en sí, la serie de atributos incluye voces que carecen de adecuación referencial para describir un globo: "piramidal", "meridional" y "clauidal" no pueden servir sino para ridiculizar la caracterización del vehículo. Sin embargo, la voz que resulta más significativa en esta descripción es "antiairestacional". El verbo "airestacionar" es empleado, al menos en nuestro corpus actual de voces aeronáuticas, únicamente por Pasarón y Lastra, quien utiliza este neologismo tanto en su forma de infinitivo como de participio y de gerundio para significar 'acción de permanecer en el aire en una posición estática':[13]

13 Contamos hasta el presente con una base de datos léxica que recoge más de 400 voces vinculadas con la aerostación y la aviación desde el siglo XVIII y hasta la actualidad, con fuentes de español peninsular y bonaerense.

> En general, todo meteoro ígneo, acuoso ó ventifero que ofrezca al ser avistado por el racional horizonte alguna resistencia, debe evitarse elevándose con el timon de ascension; pero sin perder rumbo ni *airestacionar*, ó torciendo el rumbo sin hacer ascension. (*Ibid.,* p. 56.)

> Así, un globo-correo-terráqueo semanal, desde la Habana por ejemplo, que distribuya y recoja balijas de correspondencia largando un cordon, *airestacionado* encima de veinte y cuatro ciudades circunvalantes del globo, (…) dará por resultado cada viaje circunvalante 5 millones de pesos, sin contar los muchos pasajeros que puede trasportar cuando se perfeccione la práctica. (*Ibid.,* p. 37.)

> He prejuzgado como tal vez por enemigos los elementos, no en las tempestades ventíferas que enfiladas por el tajaviento y soltando gas se resisten, ó se salvan elevándose y *airestacionando*, pero su oposicion se presenta ya por lo menos limitando la velocidad por estar la resistencia del aire en razon directa progresiva del cuadrado de dicha velocidad, (…). (*Ibid.,* p. 41.)[14]

Según indican nuestros datos actuales, se trata de un uso idiosincrásico del inventor, que es retomado explícitamente por su crítico al crear un adjetivo derivado mediante el sufijo {-al}, indicador de relaciones con una forma o una función y bastante frecuente en los discursos científicos como lo muestran en el mismo texto los adjetivos "piramidal", "meridional". En este caso, el neologismo "*anti*airestacional" señala del aparato proyectado por Pasarón la propiedad de no ser capaz de cumplir la función de "airestacionar" a través del prefijo {anti-}. En otras palabras, este adjetivo, por sí mismo, demuele la validez del proyecto aerostático que critica.

Por los esfuerzos retóricos de Pasarón y Lastra para incluirse en una tradición científica —ineficaces a nuestro juicio en el conjunto de la obra—, así como por los cuestionamientos que lo desmerecen como científico, esta fuente refuerza la importancia de las vinculaciones con la ciencia en la construcción discursiva de la representación social de los inventores de globos aerostáticos.

4. Aeronautas y sociedad

Las menciones que en *Nave atmosférica*... se hacían al "vulgo" nos enfrentaron por primera vez con la sociedad en los textos técnicos sobre aeronáutica. Tomada en su conjunto, esta sociedad puede ser caracterizada, según estas fuentes, como desconocedora de los principios científicos que permiten las ascensiones aerostáticas. Por este motivo, las personas comunes pueden tener un papel crítico debido a su desconocimiento de las leyes de la física que se aplican a la aerostación y constituirse, de alguna manera, en un obstáculo para el progreso de las ideas sobre

14 En estas citas es claro el interés económico de Pasarón y Lastra.

el vuelo humano. Sin embargo, como intentaremos demostrar en esta sección, las personas comunes, los mismos científicos y la realeza tienen otro papel discursivo importante en la construcción de la primera representación social sobre los aeronautas: en relación con la asociación entre los aeronautas y la ciencia, los espectadores tienen además una función que, como veremos, se relaciona directamente con su presencia como observadores. En tal sentido, uno de los textos más ricos para considerar las relaciones entre la representación del aeronauta y la de los espectadores es la composición *Al célebre aeronauta Don Vicente Lunardi*. En 158 versos, el autor presenta la ascensión de Lunardi de 1792 en los jardines del Buen Retiro de Madrid, ante la presencia del Príncipe Fernando y numerosos asistentes. Entre ellos se cuentan miembros de la familia real ("Personas Reales"), el "Duque de la Roca", toda la "Grandeza" y "Nobleza", así como los soldados de su guardia ("Tropa de la Real Casa") y numerosos "Vasallos leales". La enumeración, en primer lugar, de los miembros de la nobleza y de la Casa Real acentúa el rasgo de novedad y espectacularidad que tenían estas actividades en los siglos XVIII y XIX, un aspecto característico de la época, destacado por diversos textos (Jackson 1996).

Pero nos interesa observar los procesos en los que otros representantes de distintos grupos sociales participan y la manera en que son caracterizados en el texto. Así, cabe destacar que aparece un miembro del clero, designado como "el viejo Religioso", que se asocia con una concepción temerosa ante la empresa del aeronauta:

> El viejo Religioso
> *suspenso y temeroso*
> porque el exito bueno ser *dudaba*
> entre dientes *rezaba. (Al célebre aeronauta*..., v.57–60.)

Los adjetivos "suspenso" y "temeroso" se asocian con el proceso mental de "dudar" y el verbal de "rezar", propio de su profesión. Con iguales reservas se presenta a las personas del pueblo y de mayor edad, quienes comparten el espíritu de duda y temor como una mujer vieja en este fragmento:

> (...) mientras allá una vieja
> de la suerte se *queja*
> que al celebre Aeronauta le aguardaba, (...) (*Ibid.,* v. 65–67.)

Frente a este grupo, aparece la juventud, encarnada en un joven que ansía volar como Lunardi, deseo que se representa en el discurso a través del proceso mental de "pensar":

> El Joven, diferente
> *pensaba* que podia facilmente

volar en compañia
del que la grande máquina regía(...) (*Ibid.,*v.61–64.)

La confianza de la juventud, sugerida por el adverbio "fácilmente" acompañando a la frase verbal "poder volar", establece un contraste generacional tanto con el viejo religioso como con la mujer anciana. De esta manera, la empresa aeronáutica queda asociada con la juventud y adquiere una connotación de futuro, de novedad y, sobre todo, de progreso.

Por otra parte, la reacción de la multitud ante la ascensión de Lunardi —y luego, con sorpresa, ante su descenso a tierra— se manifiesta también a través de un conjunto de procesos verbales, además de algunos materiales, tal como se ve en estos fragmentos:

La gente alborozada
le *dá mucha palmada*,
mil vivas *repetía*
de todos el contento y alegría; (...)
(*Ibid.,* v.135–138.)

En fin ya le perdimos
y á otro dia supimos
que habia descendido felizmente
cinco leguas de aqui, dó mucha gente
incauta, y aturdida
al viagero *dió la bien venida*.
(*Ibid.,* v.149–154.)

En cambio, la representación del aeronauta en este texto destaca su intervención en procesos de tipo material y de movimiento.[15] Si observamos el fragmento en el que se presenta el despegue, momento de clímax de la composición que fue preparado por la descripción de la expectativa de las distintas personas que estaban presentes, aparecen varios procesos:

En esto reparaba,
quando ví se acercaba
el Globo para el lado
donde está nuestro Principe sentado.
Lunardi *llega* ufano,
besale la Real mano,
sube sobre la barca de repente,
y á vista de la gente,
de pie se pone en ella,
y *soltando* los cables, *atropella*
á la Region del ayre
con denuedo y donayre,
su valor acrisola,
las Banderas tremola,
y sobre un pie *subiendo*
mil saludes haciendo,
con las Banderas y el sombrero en mano,
felizmente *voló* sin ser Milano.
(*Ibid.,* v.117–134.)

Resultan de particular interés los verbos "atropellar", "subiendo" y "volar", el primero porque refleja la decisión del aeronauta, característica acentuada por voces

15 Aunque no aparece en Halliday y Hasan, consideramos importante distinguir una categoría de procesos de movimiento en este análisis.

como "denuedo", "donaire", "valor" y los dos últimos porque designan la acción que es objeto de observación por parte de los espectadores.

Los procesos en los que participa el aeronauta Lunardi son casi todos materiales y de movimiento, mientras que los espectadores muestran un predominio de procesos mentales y verbales por sobre los materiales que, además, no tienen relevancia para el tema que nos interesa.[16] En definitiva, estos procesos mentales y verbales, de reacción y no de acción, hacen que el papel de los espectadores sea el de testigos que, de alguna manera legitiman la validez de los experimentos aerostáticos. El verso 124 en el último fragmento, *y á vista de la gente*,[17] es en tal sentido muy significativo ya que sugiere que el papel de los espectadores es el de mostrar textualmente que no se trata de hechos ficticios, como los de la tradición literaria, sino que las ascensiones han sido efectuadas en la realidad.

Ahora bien, resulta interesante destacar que el proceso de "ver", proceso que se convierte en la base cognitiva para que los espectadores puedan funcionar como testigos, tiene diferente significado en cada grupo social representado. Si consideramos el siguiente fragmento podemos observar que algunos grupos de espectadores parecen atender a los significados más abstractos de la ascensión:

Toda clase de gentes
en trages diferentes
asiste al Buen Retiro,
allí al Fisico miro
tantas operaciones observando
el Chîmico mirando
está desde otra parte
lo que es capaz de maquinar el Arte.
(*Ibid.,* v.49–56.)

Pese a que todas las personas mencionadas funcionan en el texto como testigos, la mayoría de ellos son espectadores de una función, de una fiesta. En cambio, los científicos que aparecen en esta composición observan algo diferente: el físico ve "operaciones" y el químico "lo que es capaz de maquinar el Arte", entendiendo "Arte" como 'ciencia'. En otras palabras, son también testigos pero *calificados* y comprenden el significado trascendental de las ascensiones como señales del progreso.

5. Los aeronautas

Además de la vinculación con poetas, científicos y espectadores, podemos señalar algunos atributos más que configuran esta representación inicial de los aeronautas. Así, la denominación predominante para designar a los tripulantes de los primeros

16 Nos referimos a procesos como "trepar" (a un árbol), "caerse" (de una silla), etc., que son incluidos para dar una idea de los entornos y proporcionar color local y que, en todo caso, enfatizan el rol pasivo y de espera de parte de este grupo social frente a la actividad de aerostación que los convoca.

17 Algo similar podemos sostener de los versos 5-6 de esta misma composición: "à la presencia / de la mas respetable concurrencia"

globos aerostáticos es la voz "aeronauta"[18] (de {aero-} y {nauta} 'navegante'), que hemos visto en forma reiterada en los ejemplos, y la voz "piloto" (del italiano *piloto*, antiguo *pedotto* y éste del griego πεδον).[19] Estas posibilidades remiten a la idea del 'navegante' aéreo, y así, al mundo de la navegación marítima, incorporando una serie de asociaciones a este medio de transporte, en especial la idea de que la navegación implica un 'arte' de origen ya entonces milenario. Además se registra también la expresión "aeroporista", en el texto referido a Madame Garnerin, de la que aún no hemos podido determinar con precisión su etimología.

Junto a estas designaciones se registra un conjunto que se reitera de adjetivos de valoración positiva. Entre ellos se cuentan "audaz", "osado", "intrépido", que se asocian con voces como "valor", "logro", "hazaña" y otras (de- Matteis 2007). En cuanto a la apreciación social, se reitera también el calificativo "célebre", que da cuenta del reconocimiento que van ganando los aeronautas.

Por otra parte, el lugar de nacimiento de los aeronautas es igualmente importante, en especial en los primeros años de la aerostación, puesto que estas actividades estaban con frecuencia financiadas por la realeza de las distintas regiones, y porque, por otra parte, el éxito estaba asociado con su prestigio internacional. Así, por ejemplo, en la breve composición "Al patrio suelo del aereonauta", de 13 versos, el "aereonauta" se destaca solamente en cuanto a su valentía y a su lugar de nacimiento:

O Gades, Patria mia,
Tu, que alzas arrogante
La bella frente sobre el mar de Atlante,
Que con dulce porfia
Jurandote Señora
Humilde el blanco pie besa y adora;
Permiteme que ufano
Aumente con mi empresa tu alta gloria,
Porque diga la historia
Al tiempo venidero
Que el español primero,
Que osó fiar su vida al aire vano,
Fue un hijo de tu suelo, un Gaditano.
(*Al patrio suelo*..., v.1–13.)

La única referencia histórica que hemos encontrado sobre la figura del aeronauta corresponde a la edición del 21 de agosto de 1962 del diario español *ABC*, que publica una nota dedicada a la primera ascensión del aeronauta García Bozo en 1831. Su ascensión adquirió connotaciones importantes para la prensa gaditana de la época ya que ningún aeronauta había osado ascender por temor a que los vientos derivaran el globo hacia el mar. Esta información permite interpretar, a la luz de las circunstancias históricas, el verdadero alcance de la expresión "osó fiar su vida al aire vano": no se trata de la valentía atribuida a todos los aeronautas sino que, en un punto, la supera. Por otro lado, esta información permite entender que la composición destaca el valor de este "hijo" de Cádiz, que contribuye a la "alta gloria" de su ciudad y, en una escala superior, de España.

18 En ocasiones alternando con la variante morfológica "**aereo**nauta" (de- Matteis 2007).

19 A lo largo del período considerado, esta voz se hace más frecuente.

La información sobre la procedencia de los aeronautas, entonces, es relevante y este rasgo se acentuará aún más en los primeros años del siglo XX, en particular cuando comiencen a percibirse los primeros indicios de los conflictos bélicos que incluirán a todas las naciones europeas.

6. Conclusiones

El análisis realizado nos permite elaborar algunas observaciones finales en torno a la representación social que aparece en las fuentes y a sus implicaciones para la consideración sincrónica de las representaciones sociales sobre la aviación y sus agentes humanos. En primer lugar, pudimos observar que los tres grupos definidos (poetas, científicos y sociedad) resultan útiles como ejes para el análisis. Al poner en relación a los aeronautas y a los inventores de los primeros globos aerostáticos con los poetas y sus creaciones, pudimos señalar cómo, durante el primer siglo de aerostación, se toma a la mitología y a la ficción literaria como una referencia inicial, de la cual los autores interesados en divulgar la aerostación se van alejando para marcar, cada vez más, una oposición entre *realidad* y *ficción* y, a la vez, una vinculación fuerte con el pensamiento científico, lo que le otorga una mayor credibilidad y estimación social a este nuevo medio de transporte.

El tratamiento de esta primera vinculación difiere entre las fuentes de naturaleza poética y las de orientación técnica. Mientras que las primeras remiten al ámbito de la divinidad, las segundas nos presentan personajes mitológicos humanos que intentan penetrar en un dominio que no les es propio. De esta manera, la relación entre la imagen que las fuentes analizadas construyen de los primeros aeronautas y las creaciones de los poetas está dada por el contraste entre las ficciones elaboradas por estos y la realidad de los experimentos aerostáticos de la época. Esta realidad supone la existencia, frente a las creaciones literarias, de posibilidades concretas de aplicación en la que los textos se explayan, aun si estas posibilidades son hipotéticas en ese momento y en ocasiones parezcan, ellas también, ficciones literarias.

Si tomamos el eje literario en una perspectiva sincrónica de las representaciones sociales sobre los agentes aeronáuticos, cabe destacar, en similar sentido, que los seres mitológicos más representativos de la tradición clásica sobre el vuelo humano, Dédalo e Ícaro, son retomados aún hoy en forma reiterada por la psicología aeronáutica contemporánea para explicar ciertos rasgos de la personalidad de los pilotos, o al menos de ciertos grupos de pilotos:

> Lo que nos remite esta historia mitológica es que el proceso de formulación de una motivación, la actividad aeronáutica, se hace presente en el hombre desde los tiempos más remotos, aquí dimensionada por el mito de Dédalo e Ícaro. Este mito también

> caracteriza la vivencia del primer accidente aeronáutico: Ícaro muere por no cumplir las normas y reglamentos impuestos por las prescripciones de vuelo a las que tendría que estar atento y que fueron normativizadas por su padre, creador de las alas, para posibilitar no sólo que él vivenciara el placer y el poder provocado por el vuelo, pero, también para garantizar su placer consciente en la continuidad de su vida y en la perspectiva de un vuelo seguro (Pereira & Francisco 2005, 32).

También otro psicólogo aeronáutico argentino, H. Leimann-Patt, enumera algunos de rasgos de personalidad que pueden atribuirse a dos tipos de pilotos remitiéndose a estas mismas figuras mitológicas:

> Dédalo es el prototipo del piloto ingenioso, hábil, inteligente, criterioso y prudente, que conoce sus límites y sus "mínimos" y los respeta, que conoce los peligros aeronáuticos y no corre riesgos innecesarios, predomina [sic] en su motivación los aspectos utilitario y social del vuelo antes de los demás aspectos. Ícaro es imprudente, inmaduro, insaciable, que [sic] se exige a sí mismo y a su máquina más allá de su resistencia, no mide riesgos, porque no tiene conciencia de este riesgo (Leimann Patt 1987, 132).[20]

Asimismo, pudimos constatar que los tres ejes se integran ya que la oposición entre *realidad* y *ficción* —tanto de la mitología grecorromana como de las fantasías medievales y renacentistas a las que alude Romero Tobar— se puede vincular con la oposición entre *conocimiento* e *ignorancia*, que nos remite, al mismo tiempo, al ámbito de la ciencia y éste, a su vez, al de la sociedad. Ambos grupos de oposiciones, entonces, subyacen a la construcción discursiva de la figura de los aeronautas en su faceta positiva. Así, si el carácter osado e ingenioso de los aeronautas se puede poner en relación con la mitología, el éxito de sus emprendimientos radica en el pensamiento racional. En primer lugar, el léxico empleado en los textos técnicos, como es

---

20 Sin embargo, cabe destacar que los estudios de psicología aeronáutica reaccionan contra las características que, incluso *dentro* de los entornos aeronáuticos y sin más, se dice que posee el típico piloto y que no han sido probadas científicamente:

> (...) Pero se complica todavía más en el momento de buscar información sobre la "personalidad del piloto". Resulta verdaderamente curioso estar durante dos años dentro del sector y escuchar constantemente frases como: "los pilotos son personas obsesivas o perfeccionistas", "los pilotos son personas muchas veces elitistas", "los pilotos son personas narcisistas", etc. Afirmaciones que probablemente sean ciertas pero que no sé si estamos en condiciones de generalizar. Pienso que puede ser lícito pensar en el hecho de que hay que tener unas caracterìsticas psicológicas e incluso socio-económicas concretas para tomar la decisión de dedicarse a la aviación, pero sería interesante que este conjunto de suposiciones fuesen comprobadas mediante un estudio científico. (Barnes 2005, 17–18)

En nuestro caso, podemos decir que estamos intentando dar una respuesta a esta inquietud pero en el ámbito de la sociedad en general, es decir, detectando cuál es el origen social de estas representaciones, el papel de los medios y de las mismas instituciones aeronáuticas en su constitución, sus relaciones con la noción de seguridad aeronáutica y sus consecuencias sobre las pautas de comportamiento lingüístico.

de esperarse, presenta un elevado número de voces propias de una tradición textual científica, como "experiencia", "ley", etc. Si bien este aspecto parece vincularse de manera prioritaria con los inventores, hemos podido observar que también la acción de los aeronautas se concibe como racional: para elevarse por los aires se requieren inventos fundados en principios científicos y no en la imitación sin más de las aves, pero también de una praxis razonada y evaluativa de parte de los aeronautas, que pueden concebirse como los agentes prácticos de los experimentos científicos diseñados por los inventores.

Por otra parte, pese a que trabajamos con un número reducido de fuentes documentales, su diversidad textual nos permite concluir que esta vinculación con la ciencia no está determinada por el tipo de texto ya que también aparece en los elogios poéticos. En especial, la descripción textual de las ascensiones exitosas, en las que se menciona siempre la presencia de numerosos espectadores, otorga a estos primeros vuelos el carácter de experimentos científicos *públicos* que contribuyen a la superación del escepticismo social frente al vuelo humano. Creemos haber mostrado cómo los espectadores de estos textos poéticos funcionan, de manera general, como observadores de un hecho real que diferencia a estas ascensiones de las de los relatos literarios preexistentes. En un sentido específico, los espectadores operan discursivamente como testigos de las experiencias de índole científico-técnica que realizan los primeros aeronautas. Sin desconocer el elemento espectacular que las caracteriza, por la naturaleza festiva de los eventos en los que se producen los primeros vuelos, creemos que el carácter público de estas ascensiones cumplía en gran medida esta función puesto que inventores y aeronautas necesitaban financiar sus actividades y requerían, para ello, de credibilidad para ganar el apoyo y el interés social.

Por otro lado, esta vinculación con la tradición científica y con la presencia testimonial del público se mantiene en fuentes posteriores de la variedad lingüística del español bonaerense. En textos periodísticos de las primeras décadas del siglo XX en esta variedad, podemos encontrar resonancias de la fuerte vinculación de la aeronáutica —entendida aquí en sus dos vertientes de aerostación y aviación— con la ciencia. Así, si los aeronautas eran investigadores por derecho propio o aplicaban los resultados científicos de las distintas ramas de la ciencia física vinculadas al vuelo, los pilotos de los primeros aeroplanos también son en muchas ocasiones presentados como personas que progresan en su actividad sobre la base de ensayos metódicos, a la vez que poseen las mismas cualidades de osadía y juventud con las que se asociaba a los aeronautas, como podemos apreciar si consideramos la siguiente noticia referida a Jorge Newbery —un aeronauta devenido en aviador—:

> (...) Newbery, que *tentó* varias veces la ascensión para *cerciorarse* de que la travesía de los Andes era *factible*, hizo este vuelo tan *audaz* sin proveerse de oxígeno, *a pesar de la edad*, su organismo no se sintió fatigado por la atmósfera enrarecida de las alturas.
> Al descender, Newbery fué sacado en triunfo del aeroplano por el personal de la Escuela de Aviación y de los mecánicos que habían presenciado su vuelo.
> La noticia circuló rápidamente por todas partes, dando lugar a los más calurosos juicios acerca de la *intrepidez* del aviador y de las seguridades que su hazaña promete para la travesía de los Andes ("La hazaña del Ingeniero Newbery. El record mundial de altura", en *CyC*, Nº 802, 14/2/1914.)[21]

En este ejemplo, las voces "audaz", hipálage empleada por el autor de la nota para calificar, en realidad, al piloto del vuelo, e "intrepidez", empleada como atributo del aviador, son las mismas que se empleaban para los aeronautas. Por su parte, las voces "tentar", en su acepción de 'probar' (que podemos relacionar con los ensayos científicos), y "cerciorarse" (proceso mental asociado a un razonamiento), así como el adjetivo de "factible", remiten todas a una concepción científica del vuelo: las experiencias previas a un cruce cordillerano se desarrollan como un experimento científico graduado.

La misma concepción científica encontramos en un texto de Juan Osés, con el título "¡Sursum, fémina!" en el que uno de los personajes critica de manera despectiva los intentos femeninos de volar y considera de forma explícita al vuelo como un triunfo del "arrojo y de la ciencia":

—Vamos á ver:
¿halla usté algún fundamento
en que se trueque un invento
en capricho de mujer?
¿Hay alguna conveniencia
en ver empequeñecido
cualquier triunfo conseguido
por *el arrojo ó la ciencia*?
—Hombre...
—Deje, estoy yo hablando:
supongo á usted, claro está,
al tanto de lo que va
hoy la aviación progresando.
— Es cierto
— Y sin duda alguna
pone usted, igual que yo,
á Latham, Wright y Blériot
en los cuernos de la luna...
—También es verdad.
—Pues, bueno:
¿no inspira lástima el ver
que ya intente la mujer
lanzarse al aire de lleno?
¿no hace a la ciencia *un desaire*
la que á navegar se aviene
por el aire, cuando tiene
llena la cabeza de aire,
y trepa á los aeroplanos
para tocar, ¡oh simpleza!
el cielo con la cabeza?
(¡Sursum, fémina!", *CyC* N°578, 30/10/1909.)

21 Para estas breves consideraciones, tomamos como fuentes textos publicados entre 1898 y 1914 en el semanario ilustrado *Caras y Caretas* de la ciudad de Buenos Aires.

Mientras que las voces como "audaz", "intrepidez" y "arrojo" pueden ponerse en relación con las figuras mitológicas, la palabra "ciencia" y la mención de tres aviadores conocidos en la época a los que los personajes (espectadores), ponen en la Luna por lo que sus vuelos representan para el progreso de la aviación, muestran que los aportes de la ciencia y el significado de la misma para el progreso social se mantienen como un elemento central de la representación social de la aviación.

En relación a la concepción científica de los progresos de la aerostación, quisiéramos mencionar, por último, una de sus más significativas marcas textuales, que ya había aparecido en el fragmento de *Breve idea de la navegación...* con el que finalizábamos la sección dedicada a la relación entre aeronautas y científicos. Se trata del verbo "verificar", de un significado muy fuerte en la filosofía de la ciencia.[22] El texto del siglo XIX decía: "perpetuar la ascension que [los aeronautas] *habian verificado* desde el jardin de las Tullerías" (v. sección 3). Las notas de *Caras y Caretas* reiteran con elevada frecuencia este verbo para los vuelos de los aeronautas ("El día siete del corriente los ingenieros don Jorge Newbery y mayor Waldino Correa *verificaron* una ascensión en el «Pampero»" ["Buenos Aires desde las nubes", en *CyC* Nº 489, 15/2/1908]). Resta considerar si se lo empleaba en las fuentes de la época también en el caso de la aviación así como el momento en que este verbo deja de aparecer, que suponemos será cuando la aviación esté establecida como un medio de transporte de carga, en el período entre ambas guerras mundiales, hipótesis que exploraremos en futuros trabajos.

En la continuidad de las ideas presentes en las fuentes del siglo XVIII-XIX, también es importante la mención del público presente en los vuelos de los primeros aviadores, cubiertos por la prensa incluso en secciones fijas (por ejemplo, en la sección "La semana de aviación/volación" de *Caras y Caretas*). Si bien creemos que la presencia de los espectadores ya no posee por sí misma el valor de otorgar legitimidad y credibilidad a las afirmaciones de éxito de los aviadores puesto que la circulación de fotografías en los medios de la época sería suficiente elemento de prueba,[23] en todas las notas de aviación se destaca la presencia del público y, en especial, sus reacciones. Consideremos, como ejemplo, el siguiente fragmento:

> Buenos Aires, está teniendo suerte con los aviadores. Después de Brégi, que dejó tan buenos recuerdos, vino Cattaneo, cuya *destreza* y *valentía* le han conquistado una

22 Recordemos que para K. Popper, entre otros, solamente los enunciados existenciales pueden ser verificados, mientras que los universales sólo pueden ser "refutados" o momentánemaente "corroborados" (Lorenzano 1996, 54).

23 Sin embargo, puede señalarse el caso de los hermanos Wright, por ejemplo, quienes fueron objeto de sospecha durante mucho tiempo debido al carácter oculto de sus experimentaciones (Kirk 2003).

> *popularidad* bien merecida. Aunque de pequeña estatura, Cattaneo ha tomado entre nosotros proporciones de *gigante*. Después del *valiente* milanés, ha venido otro *hábil y arriesgado* "volador": Marcel Paillete. Hace *honor* á su patria, la Francia. El día de Reyes realizó en la Sociedad Sportiva diversas evoluciones. Iba en su monoplano Blériot, motor Gnome de 50 HP. Fué un éxito. *Cinco mil personas aplaudieron con entusiasmo las arriesgadas pruebas áereas de Paillete* ("Los vuelos de Paillete", en *CyC* Nº641, 14/1/1911).

El fragmento muestra, además, la presentación de la nacionalidad como uno más de los atributos de los pilotos, característica que ya habíamos observado en los textos del siglo XIX. En el contexto de preguerra mundial, esta información va a adquirir connotaciones más fuertes pero, sobre todo, lo que muestra este último ejemplo es que, en poco más de un siglo, de la representación discursiva de los aeronautas como un grupo de personas osadas e ingeniosas, de mayor o menor formación científica, y que debían superar el escepticismo social frente a sus empeños se ha pasado a la imagen de aeronautas y aviadores como establecidos referentes sociales admirados popularmente.

En tal sentido y si, como señala N. Fairclough (1989), las representaciones pueden determinar pautas de comportamiento lingüístico y el análisis crítico del discurso puede contribuir a descubrir los orígenes y la codificación o manifestación lingüística de estas representaciones, los resultados de este trabajo que iniciamos podrían explicar también, al menos en parte, algunas de las características de la interacción entre pilotos y controladores aéreos, por ejemplo, el origen histórico de la asimetría que define a la relación de poder entre ambos. Como se ha señalado (de- Matteis 2009), dicha asimetría se debe no sólo a que institucionalmente el piloto tiene el poder final de decisión, sino también a su mayor prestigio social e institucional. Dicho prestigio, al menos en parte, debe atribuirse, desde una perspectiva histórica, a las vinculaciones con la mitología y la ciencia a las que hemos hecho referencia.

Bibliografía

Amossy, R. & Herschberg Pierrot, A. 2005. *Estereotipos y clichés.* Buenos Aires: Eudeba.

Barnes, N. 2005. "La profesión de aviador: una perspectiva antropológica y psicoanalítica". En: Covello, (ed.). *Factores humanos, seguridad y calidad en la aviación.* Buenos Aires: Fundec Editorial, Vol. II, pp. 13–28.

Brinton, L. J. 2001. "Historical discourse analysis". En: Schiffrin, D., Tannen, D. y Hamilton, L. (eds.). *The handbook of discourse analysis.* Oxford: Blackwell, pp. 138–160.

Conde Silvestre, J. C. 2007. *Sociolingüística histórica*. Madrid: Gredos.

de- Matteis, L. M. A. 2007. "Los nidos de las aves mecánicas: algunas voces de la aeronáutica en español bonaerense en el período 1890-1914 y su importancia para la conformación de estereotipos", presentado en el VIII Congreso Nacional de Hispanistas "Unidad y multiplicidad: tramas del hispanismo actual".

_____ 2009. *Aviación e interacción institucional. Análisis lingüístico de la comunicación aeronáutica en Español en Argentina*. Bahía Blanca: EdiUNS.

Fairclough, N. 1989. *Language and power*. New York: Longman.

Guilbert, L. 1965. *La formation du vocabulaire de l'aviation.* Paris: Larousse.

Halliday, M. A. K. 1990. *Language, context and text: aspects of language in a social-semiotic perspective.* Hong Kong: Oxford University Press.

Ibáñez Gracia, T. (coord.). 1988. *Ideologías de la vida cotidiana.* Barcelona: Sendai.

Jackson, D. D. 1996. *Los aeronautas I*, Vol. 39 de *Grandes épocas de la aviación.* Barcelona: Ediciones Folio.

Jodelet, D. 1993 [1984]. "La representación social: fenómenos, concepto y teoría". En: Moscovici, S. (ed.). *Psicología social II*, Paidós, Buenos Aires, pp. 469–494.

Kirk, S. 2003. *Pioneros del aire. Los hermanos Wright: cien años del primer vuelo a motor de la historia*. Barcelona: Planeta.

Leimann Patt, H. 1987. *Psiquiatría aeronáutica sistémica.* Buenos Aires: Cargieman.

Lorenzano, C. J. 1996. *La estructura del conocimiento científico*. Buenos Aires: Zavalía Editor.

Molina García, J. A. 2005. "El uso de instrumentos científicos en los primeros vuelos aerostáticos tripulados". *ÉNDOXA: Series Filosóficas.* 19, pp. 191–223.

Pereira, M. d. C. a. & Francisco, A. L. 2005. "La aviación contemporánea: sujeto, cultura y subjetividad". En: Covello, A. (ed.). *Factores humanos, seguridad y calidad en la aviación.* Buenos Aires: Fundec Editorial, Vol. II, pp. 29–38.

Quasthoff, U. 1987. "Linguistic prejudice/stereotypes". En: Ammon, U, Dittmar, N. y Mattheier, K. (eds.). *Sociolinguistics*. Berlín-New York: Walter de Gruyter, Vol. I, pp. 785–799.

Roldán Villen, A. 2005. "La aeronáutica a través de la pintura". En: Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, (ed.). *De la paz de París a Trafalgar (1763-1805). El acontecer bélico y sus protagonistas*, Vol. 80 de *Monografías del CESEDEN.* Madrid: CESEDEN, pp. 8–27.

Romaine, S. 1982. *Sociohistorical linguistics. Its status and methodology.* Cambridge: Cambridge University Press.

Romero Tobar, L. 1996. "La descripción costumbrista en los viajes aéreos". En: Centro Internacional de Estudios sobre Romanticismo Hispánico "Ermanno

Caldera". *Actas del VI Congreso. El costumbrismo romántico.* Roma: Bulzoni, pp. 285–298.

Schaff, A. 1984. "The pragmatic function of stereotypes". *International Journal of the Sociology of Language.* 45, pp. 89–100.

Schiffrin, D., Tannen, D. y Hamilton, H., (eds). 2001. *The handbook of discourse analysis.* Oxford: Blackwell.

Simons, D. y Withington, T. 2007. *Historia de la Aviación. Desde los pioneros hasta la exploración del espacio.* China: Parragon Books.

Solís, R. 1962. "El primer español que subió en globo". *Diario ABC,* 21 de agosto, p. 15.

Stubbs, M. 1983. *Análisis del discurso. Análisis sociolingüístico del lenguaje natural.* Madrid: Alianza.