

Miedo a volar: ¿autoetnografía de una fobia?

José María Filgueiras Nodar*

Resumen

En este texto utilizo la autoetnografía para construir un diálogo entre mis experiencias y ciertos aspectos del miedo a volar que estudian psicólogos y psiquiatras, como su caracterización, su origen o el hecho de que no es un miedo unitario. Asimismo, analizo si el miedo a volar es un comportamiento racional, y exploro posibles beneficios que surgen de mi negativa a volar.

Palabras clave: autoetnografía, aerofobia, riesgo, racionalidad.

Recibido: 28 de noviembre de 2018

Abstract

In this paper, I use autoethnography for building a dialogue between my experiences and several aspects of fear of flying studied by psychologists and psychiatrists, such as its characterization, its origin or the fact that it is not an unitary fear. At the same time, I analyze if fear of flying is a rational behavior, and explore possible benefits that arise from giving up flying.

Key words: autoethnography, aerophobia, risk, rationality.

Aceptado: 12 de diciembre de 2018

Introducción

Conocí a alguien que se moría de miedo en la oscuridad. Una noche en la que se fue la luz repentinamente, esta persona se levantó de la mesa en que cenábamos un grupo como de diez amigos, tiró la silla al levantarse, lanzó su plato y varios vasos al suelo y se echó a correr hacia el exterior de la casa, gritando como guerrero vikingo en plena carga. En su carrera tropezó contra un mueble y se abrió la cabeza, haciéndose un corte que requirió puntos de sutura. Cuando le pregunté qué le había pasado, me dijo, sencillamente, que tenía mucho miedo a la oscuridad y que no

pudo controlarse. Todos sabemos de casos así; éstos, y otros que podría citar, me harían reír mucho más si no tuviera tanto miedo a volar, si no fuese consciente de que mi comportamiento cuando vuelo es tanto o más gracioso, por no decir ridículo.

Siempre vuelo aferrado al asiento con todas mis fuerzas, hasta el punto de que en algún despegue se me han agarrotado los antebrazos. Cualquier mínimo movimiento, cualquier ruido o vibración, provoca que mi corazón comience a latir desbocadamente. Con ojos aterrorizados, observo todo lo que me rodea, interpretándolo como señal de algo

Instituto de Comunicaciones, Universidad del Mar campus Huatulco. Ciudad Universitaria, Santa María Huatulco, 70989, Oaxaca, México.
*Autor de correspondencia: metralatam@hotmail.com

funesto. Los ruidos anuncian incendios, los movimientos explosiones. Y las turbulencias, hasta las más pequeñas, son percibidas como terremotos. Si voy acompañado de alguien que no tiene miedo, o no tanto, constantemente lo agobio preguntándole si todo está bien. Si, por el contrario, tengo la mala suerte de viajar acompañado de otra persona como yo, estas preguntas crean sinergias de terror y el efecto se multiplica. Una de las situaciones más graciosas (para un observador externo) se produce cuando me veo obligado a levantarme del asiento y caminar dentro del avión. Según me han contado, es una forma de andar que da mucha risa. Camino con gran cuidado, igual que cuando se va en un pequeño bote de remos, como si un movimiento brusco pudiera volcar la aeronave. Nunca he podido darme cuenta de ello, pero creo que si viese alguna grabación sentiría muy poca risa y en cambio mucha vergüenza.

Este miedo es prácticamente imposible de controlar. En general soy una persona calmada. No digo que me halle en ese nivel de *ataraxia* al que llegaron algunos filósofos helenísticos, pero en mi vida cotidiana casi nunca me desespero, y en las (pocas) situaciones de peligro que me he encontrado, he mantenido la cabeza más o menos fría. En cambio, cuando se trata de volar, el pánico me invade y pierdo totalmente los papeles. Resumiendo: volar me da miedo. Me da tanto pavor que me atrevería a considerarlo una fobia.

Este texto se dedicará a explorar algunas de las facetas de este miedo a volar, haciendo uso del método autoetnográfico, que Ellis (2008) caracteriza como “investigación, escritura, narración y método etnográfico que conecta lo personal y autobiográfico con lo cultural, lo social y lo político” y en el cual el investigador se ubica a sí mismo como parte de la investigación. Este método es heredero del “giro narrativo” que se ha venido manifestando en la ciencia social de los últimos años (véase p. ej. Czarniawska 2004, esp. cap. 1). La autoetnografía se expresa a través de historias breves, poesía, ensayos y también de la prosa científica, aunque en este último caso existen significativas diferencias con los textos académicos

al uso (véase Ellis 2008 para un catálogo completo de las diferencias). Esta metodología ha sido utilizada en numerosos campos, desde la educación a las ciencias de la salud: en esferas relativamente cercanas a esta exposición, cabe destacar el estudio de Barnao y Saitta (2012) sobre la construcción de personalidades fascistas dentro de un cuerpo de élite del ejército italiano, y el artículo de Cornejo (2011), que usa la autoetnografía para mostrar su vulnerabilidad como niño excluido y subyugado en un entorno homofóbico. Se trata, en suma, de un método ampliamente utilizado y que goza de credenciales académicas más que suficientes para ser aplicado al tema que ahora nos ocupa.

Mi miedo a volar según el DSM-IV

Para iniciar ya mi investigación, quisiera exponer brevemente las principales características de la aerofobia, considerada por el DSM-IV una fobia específica de tipo situacional. Así, revisaré los criterios diagnósticos propuestos por dicho manual, tratando de averiguar en qué medida cumplo o no con los mismos. Según la American Psychiatric Association (APA 1995), algunos de tales criterios son los siguientes: (i) existencia de miedo, que debe ser persistente y marcado, además de no razonable y excesivo, bien en presencia o bien cuando se anticipa la situación en cuestión; (ii) aparición de manera prácticamente invariable de una respuesta de ansiedad (que puede ser un ataque de pánico) al exponerse a la situación que causa la fobia; (iii) reconocimiento por parte del sujeto de que su miedo es excesivo o no es razonable; (iv) evitación de las situaciones fóbicas, o afrontamiento de éstas con gran ansiedad; (v) interferencia de la fobia con las actividades de la persona, o existencia de angustia acerca del hecho de padecer la fobia.

Comenzaré con los que me parecen más sencillos de tratar, como (ii), que en mi caso es prácticamente obvio: todas las veces que he tenido que volar, a partir de los quince o dieciséis años, he desarrollado fuertes respuestas de ansiedad. No me atrevería a decir que haya sufrido un verdadero ataque de pánico, tal

y como lo define el DSM-IV-TR (APA 1995), pero mucho menos a dudar del intenso terror que siento antes y durante el vuelo, y la ansiedad que éste me produce.

El siguiente aspecto que resulta obvio es (iv): evito volar, en la mayor medida que me es posible, al punto de que llevo casi 20 años sin subirme a un avión. Y cuando he tenido que hacerlo, siempre ha sido una experiencia realmente mala. Esto me lleva a (v), la interferencia del miedo a volar con mi vida. Dado que resido muy lejos de mi familia, el miedo a volar me impide ver a ésta lo que quisiera, lo cual considero su peor consecuencia. A nivel profesional, no me parece que tenga tantos problemas. Como profesor, quizá me gustaría ir a más congresos fuera del país, o tardar un poco menos en llegar a las reuniones en que participo, pero no es algo que me afecte demasiado, en especial teniendo en cuenta el aspecto económico.

Restan por discutir los criterios (i) y (iii), que se pueden tratar conjuntamente, habida cuenta de la conexión conceptual entre ambos. Con respecto al miedo, esa “pasión extraña” de que hablaba Montaigne (2003), quien por cierto la consideraba algo “más importuno o insoportable que la misma muerte”, no entraré a comentar los interesantes análisis que se han hecho del tema a lo largo de la historia de la filosofía (véase p. ej. Heidegger 1986 o Sartre 1987, que son algunos de los más interesantes), dado que en este punto confío más en los psicólogos y neurocientíficos que en los filósofos. Hoy día se tiene mucho mayor conocimiento de los mecanismos fisiológicos del miedo, incluyendo el papel de ciertas áreas del cerebro y la influencia de ciertas hormonas (véase p. ej. Damasio 2005). Al respecto, debo decir que, si bien jamás me han hecho un electroencefalograma ni me han sometido a una Resonancia Magnética Funcional mientras vuelo, apuesto que cumpliría puntualmente con todos los rasgos esperables en un sujeto aterrorizado. Al nivel de primera persona, es para mí algo evidente que siento muchos o todos esos rasgos del miedo. Los siento de una manera marcada, patente y definida, que no me deja dudas al respecto; y además los siento

de forma persistente.

Ahora bien: ¿reconozco que mi miedo es “excesivo y no razonable”? No tengo claro qué significa ‘excesivo’ en este punto, pues volar representa un riesgo real: es obvio que volar te expone a tener accidentes aéreos, a diferencia de lo que sucede en la fobia a los payasos, a las palomas, y tantas otras más, que carecen de este elemento de riesgo. Es en este sentido que lo considero un miedo razonable. Pero también reconozco que mi reacción es demasiado fuerte.

Para finalizar este repaso de los criterios del DSM-IV, debería establecer con claridad si pertenezco al grupo de entre 3 y 10% de las personas con miedo a volar susceptibles de ser diagnosticadas como fóbicas; pero ese diagnóstico no me corresponde, por ser tarea de un especialista. En todo caso, puedo decir que volar (incluso pensar en hacerlo) me genera una gran ansiedad, probablemente excesiva, y dificulta un aspecto especialmente importante de mi vida. Durante el resto del artículo seguiré reflexionando sobre este miedo a volar, comenzando por el origen del mismo.

El origen

Para ordenar mi exposición, me basaré en Tortella y Fullana (2006), quienes afirman que “la fobia a volar puede adquirirse a partir de experiencias aversivas directas (condicionamiento clásico) o por vías indirectas, como el aprendizaje vicario o la transmisión de información”. Antes de ello, considero necesario exponer que la primera vez que volé, la experiencia me encantó. Recuerdo que me pasé el viaje mirando por la ventanilla y disparando con una pistola de juguete a las luces que veía en el cielo (a los “extraterrestres”). Era muy, muy niño, y a esa edad me encantaba volar. Estoy seguro de que aquel avión atacado por extraterrestres imaginarios durante un vuelo de Santiago de Compostela a Madrid en la década de 1970 era un aparato mucho menos seguro que los aviones que me llevaron y trajeron de México, Venezuela, Brasil o Inglaterra durante los ochenta y los noventa. Sin embargo, de niño volaba feliz, mientras

que en mi primer vuelo como adolescente, y de ahí en adelante, siempre me moría de miedo, sin tener en cuenta ninguna de estas consideraciones relativas a la seguridad. ¿Qué pasó por el medio? ¿Qué pasó entre mis, digamos, seis o siete años y los dieciséis, que me hiciera tener tanto miedo a volar?

No creo que la adicción al tabaco o la explosión de la sexualidad, que comenzaron por esa época, hayan jugado algún papel relevante en el desarrollo de mi miedo a volar, por más que ameriten su propia autoetnografía. Pero otros dos elementos sí parecen haber tenido alguna influencia, porque manifiestan componentes del carácter que se relacionan con dicho miedo.

El primero es que por esa época comencé mis amoríos con la literatura. Escribí mi primer poema “serio” a los trece años, pero antes había leído mucha poesía y sobre todo muchas novelas. Fui un lector voraz además de precoz, y la literatura alimentó mi imaginación. Uno de los géneros que más la avivó fue la narrativa de terror (desde Edgar Allan Poe o H.P. Lovecraft a contemporáneos como Stephen King o Clive Barker) a la que era bastante aficionado en los años anteriores a mi primer vuelo como adolescente. Creo que esos ejercicios de imaginación tuvieron un efecto directo sobre mi miedo a volar, pues no me cuesta nada imaginarme las escenas más horribles, fuera y especialmente dentro del avión.

Adiestrado por muchos años de lectura (y de cine, al que me aficioné un poco más tarde) las imágenes catastróficas que proyectó en mi mente son totalmente verosímiles y de extremo detalle. Puedo imaginar muchas situaciones nefastas, desde caídas a gran altura a accidentes en el despegue; las veo en mi mente desde muchos ángulos. También puedo imaginarme sensaciones, de un modo tan verídico que es casi como estarlas viviendo. Por ejemplo la sensación de caer, caer a toda velocidad. Todo ello brota en mi mente sin esfuerzo alguno.

El segundo aspecto que quiero destacar es que en esos años a los que me refiero comenzó una batalla entre engordar y

adelgazar que se ha prolongado a lo largo de toda mi vida. Pero no comenzó de cualquier modo, sino con una gran victoria: en un verano pasé de ser el “gordito debilucho” del equipo de balonmano en que jugaba a ser “uno de los buenos” (y mucho más flaco y fuerte). A base de tirar cientos de balonazos contra la pared, de remar, de hacer gimnasia y cargar pesos, en los tres meses de ese verano logré cambiar mi cuerpo, un cambio que se notó en mis actividades deportivas y en otros muchos ámbitos. Tenía doce años, si no recuerdo mal.

Por más que, sin duda, la dinámica habitual del crecimiento jugó una importante parte, en su momento lo vi prácticamente como un triunfo de la mente sobre la materia. En concreto el triunfo de mi voluntad sobre mi cuerpo y su tendencia a engordar. Lo que me parecía más interesante de este exitoso proceso es que yo había llevado el mando, yo había planeado todo lo que debía hacer y lo había ejecutado punto por punto, sin dejar espacio a errores u omisiones. Esto me parece por un lado expresar y por otro fortalecer a una personalidad que valora la autarquía y el autocontrol, una descripción en la que me reconozco.

Además de estos dos factores, exploré las posibilidades sugeridas por Tortella y Fullana (2006), comenzando por las experiencias aversivas directas. ¿He tenido esta clase de experiencias? Lo cierto es que no: nunca he estado involucrado en nada similar a un accidente de aviación y, realmente, fuera de alguna turbulencia un poco fuerte, jamás lo he estado en ninguna otra situación que se pudiera considerar como peligrosa. De hecho, he tenido suerte, pues todas las veces que he volado fueron bastante tranquilas. Así pues, debo descartar que las experiencias directas –tan comunes, por ejemplo, como fuentes primarias de adquisición de fobias a ciertos animales– hayan originado mi miedo.

El ‘aprendizaje vicario’ es otra posibilidad interesante, especialmente teniendo en cuenta que mi padre (junto al cual he volado en numerosas ocasiones) tiene tanto o más miedo a volar que yo. Sin embargo, después de haber revisado algunos modelos de

aprendizaje vicario, no me parece que la imitación o el mimetismo hayan jugado un papel importante, y un aspecto que considero especialmente relevante a este respecto es que en los años del origen de mi miedo no me sentía nada identificado con mi padre, como todo buen adolescente. Así pues, el hecho de que ambos compartamos este miedo es posible que se explique por otras causas, tal vez genéticas (véase p. ej. Kendler *et al.* 2011).

Dado que ninguna de estas posibilidades me parecían relevantes, llegué a pensar que quizás el miedo hubiera aparecido de la nada, sin un detonante preciso, tal y como los expertos comentan que sucede con muchas otras fobias situacionales. Sin embargo, en un punto relativamente catártico de mi investigación, descubrí un elemento determinante. Éste apareció al analizar el tercer elemento que proponen Tortella y Fullana, la transmisión de información, aspecto referido a cuestiones como la amplia cobertura mediática de los accidentes aéreos.

El “trabajo de campo” para una autografía involucra muchas conversaciones con uno mismo. En una de esas conversaciones se me ocurrió buscar accidentes de aviación en la época que me interesaba estudiar, es decir, entre mi infancia y adolescencia, en la cual presuntamente había adquirido el miedo. En cuanto se me ocurrió hacer eso, recordé un accidente del que se había hablado mucho por aquel entonces, tanto que fue una de las noticias más comentadas por nosotros, los chavales de Bachillerato, al inicio de las clases. No tenía claros los detalles, sólo que los pasajeros habían escrito mensajes antes de estrellarse y que probablemente fueran japoneses (nuestros profesores nos habían comentado el tema de los mensajes como un tema “propio de la cultura oriental” y su gran presencia de ánimo).

Googleé algo como “accidente aéreo Japón pasajeros escribir mensajes” y enseguida encontré noticias sobre el vuelo 123 de Japan Airlines (El País 1985). Este vuelo salió de Tokio en dirección a Osaka el 12 de agosto de 1985 y, doce minutos después de despegar, un problema con la puerta trasera

derecha, causado por una mala reparación, hizo que se perdieran todos los controles hidráulicos de vuelo, así como el estabilizador vertical, obligando a los pilotos a controlar el avión únicamente con el acelerador. Treinta y dos minutos después, el aparato se estrelló en las montañas, con un resultado de 520 muertos (preparando este texto, mientras leía los periódicos de esa época, me enteré de que hubo cuatro supervivientes). Durante esos 32 minutos, en los cuales el avión voló erráticamente en lo que los expertos llaman un ‘ciclo fugoide’ de elevación y descenso, algunos pasajeros fueron capaces de escribir mensajes para sus familias, cuyo contenido aún me impacta hoy, no quiero imaginar a mis catorce años, cuando se divulgó en los medios de comunicación españoles.

Reflexionando sobre el tema, me doy cuenta de que esta catástrofe, una de las peores en la historia de la aviación, representa mi ‘prototipo’, en el sentido más puramente roschiano (véase Rosch 1978) de accidente aéreo, cuya influencia volverá a aparecer en este escrito. Desde la perspectiva que me dan los años, creo que este accidente en concreto ejerció una gran influencia en mi miedo a volar, me atrevería a decir que quizá la mayor.

No me habría hecho falta buscar más; la importancia de este aspecto estaba demostrada, al menos ante el “tribunal” de mi conciencia. Pero sí chequé listas de los principales accidentes en esa temporada sobre la cual estaba reflexionando y encontré varios nombres que resonaban en mi mente, especialmente dos de ellos, el vuelo 995 de Spantax, el 13 de septiembre de 1982, y la colisión del 7 de diciembre de 1983 en el Aeropuerto de Barajas. Después del vuelo 123 también recordaba accidentes, uno que se produjo pocos días después, y algunos de los años anteriores a mi primer viaje como cuasi-adulto de 16 años en un avión, los cuales entiendo que siguieron poniendo ladrillos al edificio que aquel destacado accidente de 1985 había comenzado a construir.

Eventos posteriores, como el accidente del vuelo 111 de Swissair en 1998 o el del

Concorde en el año 2000 (vuelo 4590 de Air France), continuaron fortaleciendo esa construcción. Si podía estrellarse un avión de Swissair, todo un ícono de la seguridad, y no digamos ya el Concorde, estaba claro que volar no era, ni iba a ser nunca, para mí. No me hizo falta esperar al atentado contra las Torres Gemelas para darme cuenta de ello.

Después de todo este recorrido, puedo concluir, con pocas dudas, que las noticias de accidentes de avión tuvieron un efecto decisivo en la aparición de mi miedo a volar. Pero esta lluvia sólo pudo fertilizar una tierra previamente abonada por una imaginación un tanto macabra y acostumbrada a trabajar de forma minuciosa, así como por ciertos ideales de autarquía y control.

Los componentes de mi miedo

El miedo fóbico a volar no es un miedo unitario, sino que refleja diferentes componentes subyacentes. El componente principal es el miedo a los accidentes aéreos, pero el foco de aprensión también puede situarse en el temor a los espacios cerrados, a no tener control de la situación, a las alturas, a la inestabilidad o a experimentar sensaciones físicas desagradables, lo que da cuenta de la heterogeneidad de las posibles manifestaciones del trastorno (Tortella & Fullana 2006).

A la vista de este párrafo, me gustaría ir detallando mi posición personal ante los mencionados componentes. En mi caso, coincido en que el foco principal es el miedo a los accidentes aéreos, varias de cuyas características, tal y como son vivenciadas por mí, ya han aparecido, por lo que me centraré en algunos de los demás.

No me considero claustrofóbico. Desde luego, puedo imaginarme lugares cerrados en los cuales no quisiera estar, comenzando por el proverbial toro de Falaris. Pero no creo que esos ejemplos extremos sirvan para considerarme claustrofóbico, en el sentido de que por se, los espacios cerrados me produzcan miedo, conductas aversivas, respuestas de ansiedad, etc. De hecho, hay muchos espacios cerrados en los que tiendo a sentirme seguro, casi como

un animal en su madriguera, tal y como decía Frank Lloyd Wright con respecto a alguna de sus creaciones.

En lo referente al miedo a no tener el control de la situación, debo declararme culpable y creo que es uno de los aspectos en que haré más hincapié. Para ello, comenzaré exponiendo un hecho del cual estoy completamente seguro: si yo manejase el avión, tendría mucho menos miedo. Desde luego, no puedo demostrar lo que digo con pruebas empíricas, pero dispongo de un convincente razonamiento analógico, estableciendo una comparación con algo que, al contrario que volar, me apasiona, como es manejar un automóvil. Manejar es para mí casi el inverso de volar: si en el aire todo es terror y taquicardia, en la carretera encuentro tranquilidad, alegría y hasta ese “flujo” del que habla Csíkszentmihályi (1990). No obstante, cuando yo no manejo, no lo paso tan bien. Una situación que implique cierta inseguridad, pensemos en algo como bajar a buena velocidad por una carretera flanqueada de barrancas, sería bastante divertida yendo al volante. Pero pasaría miedo si manejase alguien más.

Tal vez pueda parecer que es una excesiva confianza en mis capacidades, pero yo no lo interpreto así. Pensándolo fríamente, manejo mucho, muchísimo peor que cualquier piloto profesional. Hasta el peor de ellos tiene probablemente muchos más reflejos y tiene con toda seguridad mucha mejor técnica, por no hablar de su experiencia. Sin embargo, a pesar de todos esos puntos negativos, preferiría llevar yo mi carro, en vez de ir con él. La lógica está bastante clara para mí: desde luego que no puedo ir tan rápido como ese piloto, pero dentro de mis límites, los cuales conozco bien, tendré tanto o más control de la situación que él. Estas comparaciones con el manejo de un auto resultan relevantes, a mi juicio, habida cuenta de que en el avión estamos encerrados y sin margen alguno de actuación, convirtiéndonos en seres completamente pasivos. No sé qué opinaría un especialista, pero a mí, tales consideraciones me hacen pensar que el miedo a no tener el control es un componente bastante importante de mi miedo a volar.

El miedo a las alturas es otro componente señalado por Tortella y Fullana (2006). En general, no me gustan las alturas: no buscaría trabajo como limpiador de cristales en un rascacielos, ni me dedicaría a la escalada libre. Pero en circunstancias menos extremas no tengo más miedo que el normal, el producto de la evolución. Incluso me gusta ver el mar desde el borde de los acantilados, y las ciudades desde sus lugares más altos. De modo que no creo que sea el principal factor.

Otra posibilidad señalada por Tortella y Fullana es el miedo a experimentar sensaciones físicas desagradables, como lo son muchas de las producidas durante el vuelo. A este respecto, debo decir que fuera de esas sensaciones ligeramente molestas en la panza que se producen al despegar y al descender, el viaje no me incomoda casi nada a nivel físico. Así pues, tampoco creo que éste sea uno de los componentes de mi miedo a volar.

Después de este repaso por las diversas posibilidades, quedarían como componentes el miedo a las alturas (poco relevante), el miedo a no tener el control, y, por supuesto, el miedo a los accidentes aéreos, probablemente el más importante. Siento, asimismo, que la combinación de los tres componentes es mucho más poderosa de lo que cada uno de ellos sería si se tomaran por separado. El avión produce un verdadero coctel de miedos.

Con esto acabo el repaso por las principales características, etiología y componentes de mi miedo a volar. A continuación, apelaré a la vocación que tiene la autoetnografía para vincular los aspectos individuales con los sociales y trataré de relacionar mi miedo con un par de aspectos de mayor calado sociocultural.

Estadísticas y racionalidad

Que el avión es el medio de transporte más seguro es prácticamente una frase hecha. Cuando dices que te da miedo volar, es lo primero que suele responder todo el mundo: "el avión es el medio más seguro". Y generalmente añaden cosas como "está demostrado", "checa las estadísticas" o incluso "las probabilidades de tener un accidente son muy bajas".

A mí no me convence demasiado ese asunto de las probabilidades y las estadísticas, en primer lugar porque no entiendo nada bien el aparato matemático. Mi conocimiento de las matemáticas es lamentablemente escaso, se limita a cuestiones muy sencillas como la siguiente: si de cada x vuelos se cae uno, eso quiere decir que las probabilidades son de $1/x$. Cosas así de simples. Teniendo en cuenta estas cifras, me imagino que se pueden establecer comparaciones, por ejemplo, con los accidentes en carretera. Pero en realidad no tengo ni idea de cómo se calculan esas probabilidades, ni tampoco de los datos que se utilizan para establecer dichos cálculos. Más allá de ello, en mi fuero interno siempre me diré: "OK, tal vez la probabilidad sea sólo de un accidente por cada dos millones de vuelos, pero... ¿y si tengo la mala suerte de pillar precisamente ese vuelo?".

Con respecto a las estadísticas, confesaré que en muchas ocasiones, tengo el mismo tipo de duda general que casi todos tenemos, tan bien expresada por Winston Churchill cuando dijo que sólo creía en aquellas estadísticas que había falsificado él mismo. Este escepticismo se aplica especialmente a las cifras propuestas por las compañías aéreas y su entorno: difícilmente se puede creer que quienes se ganan el pan transportando a la gente por aire vayan a decir cosas en su propio perjuicio.

Así pues, debo decir que, sea por el motivo que sea, la apelación tan usual a las matemáticas no me convence, es decir, no calma en absoluto mi miedo. ¿Tendría menos miedo alguien que supiese más matemáticas? Quizás; pero creo que la pregunta es un tanto irónica, y lo es por el mismo motivo que los adictos no dejamos de fumar cuando se nos dice que hacerlo incrementa x veces las probabilidades de tener una determinada enfermedad, generalmente terrible.

La razón que creo se halla detrás de ello tiene que ver con algunas conclusiones de los análisis de Kahneman y Tversky (1974, 1984, p. ej.) y todos los que siguen su trabajo pionero, que visto desde cierto ángulo filosófico se podría entender como un regreso, de la mano de la ciencia moderna, a algunas ideas de David

Hume. “La razón –decía este autor– es (...) esclava de las pasiones” (Hume 2001). Dicho más popularmente: en realidad no somos tan racionales como creemos. Incluso cuando pretendemos actuar de manera racional y lógica, los estudios de Tversky y Kahneman muestran que existen sesgos sistemáticos a la hora de razonar (véase p. ej. Kahneman 2013). Para estos autores, por poner un único ejemplo, una chica comprando un vestido para asistir a una fiesta –o un hombre de cincuenta años comprando un carro deportivo– no son, precisamente, los mejores representantes del *homo oeconomicus*, esa fría abstracción dieciochesca en la que se basan tantos modelos del comportamiento humano.

El conocido historiador Ian Mortimer presenta una serie de argumentos que pueden ser útiles para seguir profundizando en este punto, y que nos servirán para introducir el siguiente. Mortimer (2008) defiende la idea de que negarse a volar “es totalmente racional”, aportando sólidos análisis sobre lo engañosas que pueden resultar las estadísticas. Uno de ellos nos conduce directamente al tema que quiero tratar, al señalar que es absurdo analizar el riesgo desde una perspectiva puramente cuantitativa, pues “todo riesgo tiene un elemento cualitativo” (Mortimer 2008). Aporta al respecto un ejemplo: el gobierno británico sacrificó 4.4 millones de cabezas de ganado, con graves perjuicios económicos, ante la posibilidad de que el consumo de carne de estos animales pudiera transmitir la enfermedad de Creutzfeldt-Jakob. Aunque la posibilidad de transmisión era muy baja, se tomaron medidas extremas debido al horrible carácter de la enfermedad. Esto lleva a Mortimer a establecer una diferenciación clara entre el riesgo y la mera probabilidad, que no tiene en cuenta el elemento cualitativo. Teniendo en cuenta tal elemento, se pregunta de qué forma querría morir, y responde diciendo que no en un accidente de avión. Este es el tema que quiero exponer a continuación: la existencia de formas buenas y malas (o mejores y peores) de morir.

Supongo que, como casi todo el mundo, no quiero morir de ninguna manera. Pero morir

en un avión, morir como una sardina en lata, sin poder hacer nada, sin poder luchar, morir sin rastro de heroísmo y, en mi caso, seguro que también sin serenidad, tiene demasiados inconvenientes. Tal y como yo la imagino, es una muerte tan rápida como para no dejar ejercitar cualquier sentido de la buena muerte que podamos llegar a tener. Al mismo tiempo, también puede ser demasiado lenta y dilatada como para hacerte sufrir profundamente, bañado en el pánico.

Esto, a mi juicio, podría ser una herencia de las noticias sobre el vuelo 123 de Japan Airlines, que aguantó 32 minutos volando sin controles hidráulicos. A pesar de que es un tiempo record, que no se pudo igualar después en los simuladores, 32 minutos no dan, o no creo que me diese a mí, o no lo creía en la adolescencia, cuando la noticia de la catástrofe llegó a mi conocimiento, tiempo para morir bien, para morir mínimamente en paz. Por otro lado, media hora en esas condiciones es una auténtica eternidad de miedo, una agonía tremendamente dilatada.

Es un dilema completamente destructivo, y aunque sé que un buen lógico tal vez pudiese darle la vuelta, lo considero un excelente ejemplo de que la lógica no funciona igual de una forma abstracta que cuando la situamos, en este caso la hacemos personal y hasta existencial. Por decirlo otra vez en términos humeanos (o humanos, apelando al conocido *dictum* de Quine), parecería que cuando la razón se enfrenta con las pasiones, ésta lleva siempre las de perder.

Hablar de formas buenas y malas de morir, a mi juicio, nos lleva a un tema de mayor relevancia, como es que quizá la civilización occidental necesite desarrollar un nuevo *ars moriendi*. En efecto, muchas sociedades de la antigüedad reflexionaron sobre la muerte y desarrollaron concepciones del buen morir, como puede comprobar cualquiera que lea en Tácito (1982) el suicidio de Lucio Anneo Séneca, llevado a cabo con la misma frialdad con que picamos unos jitomates o troceamos un queso. En la Baja Edad Media, por ejemplo, se desarrolló una tradición literaria encaminada a proporcionar una serie de guías

prácticas a los moribundos y a quienes estaban con ellos, con el fin de que su muerte se adecuara a los principios del Cristianismo. No sé si hoy existiría un mercado para libros como el *Tractatum artis bene moriendi*, de 1415, que no se ajusta nada bien al concepto de libros de autoayuda tan común en nuestra época. Pero sí estoy seguro de que el tabú actual sobre la muerte ayuda a que no reflexionemos sobre ella ni estemos mínimamente preparados para ese destino. Uno se da cuenta cuando observa las prácticas de otras culturas (y a este respecto no puedo menos que recordar mi trabajo de campo con los ‘mero ikoots’ del Istmo de Tehuantepec).

Tal vez sea necesario reflexionar más a fondo sobre dicho *ars moriendi*, pero exponer dichas reflexiones sería motivo de otro escrito. Por el momento, me parece adecuado decir que existen diversas formas de morir, que en principio cada uno puede valorar como más o menos malas y que, en mi caso, no quiero morir en un avión.

Reflexiones finales: lo que gano al no volar

Para finalizar este texto, quisiera preguntarme qué gano con mi decisión de no volar. Tal vez a alguien le pueda parecer a primera vista una pregunta medio estúpida. No volar es una merma, prácticamente una tara. No volar es salir perdiendo, pues uno de entrada pierde mucho tiempo. Yo me pregunto si realmente se pierde tanto tiempo, si se pierden tantas cosas, y argumentaré que, al contrario, no volar me aporta bastantes beneficios, pese a alguno de los inconvenientes obvios que ya señalé.

Aceptar los miedos, como aceptar cualquier otro componente del carácter, es una parte importante del aprendizaje vital. En ese sentido, creo que he aprendido a convivir con mi miedo a volar. Tratando de hacer un balance equilibrado, he llegado a considerarlo un rasgo de mi personalidad. Y, a mi modo de ver, una vez que conocemos y aceptamos un rasgo de personalidad, resulta mejor preguntarse cómo capitalizarlo en nuestro beneficio en lugar de lamentarse. Como estudioso del pragmatismo, trato de pensar en los términos

de Sidney Hook (1974) más que en los del unamuniano “sentimiento trágico de la vida”.

Como digo, el condicionamiento social y lo que “se dice” (en ese sentido heideggeriano del “das Man”), hacen que de entrada no volar pueda verse como un hándicap. Pero cuando uno profundiza un poco, se ve fácilmente que no es para tanto. Pondré un ejemplo, dejando claro que hay muchos más: no vuelo, y por ello no puedo hacer viajes relámpago a destinos exóticos. En principio (suponiendo que tuviese dinero para ello, que no lo tengo) podría ser verdad.

Pero me pregunto qué sentido tendría ir a uno de estos lugares por unos cuantos días, ver dos o tres atractivos turísticos de la manera más trivial y, en suma, acabar haciendo en ese lugar lejano lo mismo que hago en casa (cosas como leer, ir al cine o pasear, etc.), pero habiendo tenido que pagar una buena cantidad de dinero, el cual además seguirá impulsando un modelo económico en cuyas virtudes creo cada vez menos; todo ello, por supuesto, con el costo añadido de un grave daño al ambiente.

Saber que sin volar coopero en menor medida con el rampante neoliberalismo y también contamina menos es para mí un motivo de satisfacción. Pero no el único. Siguiendo con el ejemplo de los viajes, cuando hablamos de los que realmente te enriquecen como persona, de los viajes que te pueden transformar en alguien mejor, pienso que esos requieren de tiempo, no pueden acelerarse. Y no volar, que obliga a viajar a una escala más cercana a la tierra, puede ayudar a tomarse ese tiempo, necesario para dejar que hagan su efecto las impresiones de un viaje y del acceso a una cultura diferente.

Otro beneficio, relacionado con estas últimas reflexiones, es la posibilidad de que no volar me haga más tranquilo y hasta más “sabio”, en el sentido que estoicos y epicúreos daban a este término. Observada desde cierta perspectiva, nuestra civilización recuerda al proverbial burro que avanza detrás de la zanahoria. En el mundo de hoy, el burro alcanza una y otra vez la zanahoria, la saborea

un poco y enseguida la escupe, aburrido de su sabor, para ir detrás de una nueva, que pronto se revela igual de aburrida. Así lo dicen voces tan destacadas como la de Gilles Lipovetsky (2008): ¿qué es la “sociedad de la decepción” sino este burro sucesivamente excitado y desganado? Visto así, el avión sólo permite alcanzar y escupir más rápido esas mismas zanahorias. Y no volar te permite relativizar esa búsqueda alocada de la Gran Zanahoria. Lo cual es otro motivo de satisfacción: el ser consciente de que con mi negativa a volar me alejo de alguno de los peores rasgos de la sociedad de hoy. Al mismo tiempo, esta renuncia me puede acercar a alguna de las intuiciones que a la larga creo que pueden dar soluciones, al menos alternativas de solución, a alguno de los principales problemas del mundo actual, como son las visiones de ‘ecopoetas’ como Wendell Berry, Gary Snyder y tantos otros, que inciden sobre cuestiones relativas al sentido de pertenencia y nuestra cercanía a la tierra y sus ciclos.

Referencias

- APA–American Psychiatric Association. 1995. DSM-IV. Manual diagnóstico y estadístico de los trastornos mentales. 1a. ed., Masson, Barcelona, 894 pp.
- Barnao, Ch. & P. Saitta. 2012. Autoritarismo e costruzione di personalità fasciste nelle forze armate italiana: un'autoetnografía. Working Paper no. 50, Università degli Studi di Messina, Messina, Italia.
- Cornejo Salinas, G. 2011. La guerra declarada contra el niño afeminado. Una autoetnografía “queer”. Íconos. Revista de Ciencias Sociales 39: 79-95.
- Csikszentmihályi, M. 1990. Flow. *The psychology of optimal experience*. 1a. ed., Harper & Row Nueva York, 303 pp.
- Czarniawska, B. 2004. Narratives in Social Science Research. 1a. ed. SAGE Publications, Londres, 164 pp.
- Damasio, A. R. 2005. En busca de Spinoza. Neurobiología de la emoción y los sentimientos. 1a. ed., Crítica, Barcelona, 334 pp.
- El País. 1985. Algunos pasajeros del “jumbo” japonés que se estrelló el lunes escribieron mensajes a sus familias antes de morir. El País, 19 de Agosto.
- Ellis, C.S. 2008. Autoetnography. Pp: 49-52 In: Given, L.M. (ed.), *The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods*, 1a. ed., SAGE Publications, Thousand Oaks, EE.UU.
- Heidegger, M. 2016. Ser y Tiempo. 3ª ed., Trotta, Madrid, 492 pp.
- Hook, S. 1974. Pragmatism and the tragic sense of life. Basic Books, Nueva York, 224 pp.
- Hume, D. 2001. Tratado de la naturaleza humana. 1a. ed., Servicio de Publicaciones de la Diputación de Albacete, Albacete, España, 446 pp.
- Kahneman, D. 2013. Thinking, fast and slow. 1a. ed., Farrar, Straus and Giroux, Nueva York, 599 pp.
- Kahneman, D. & A. Tversky. 1974. Judgement under uncertainty: heuristics and biases. *Science* 185: 1124-1131.
- Kahneman, D. & A. Tversky. 1984. Choices, values and frames. *American Psychologist* 34 (4): 341-350.
- Kendler, K.S, S.H. Aggen, G.P. Knudsen, E. Røysamb, M.C. Neale & T. Reichborn-Kjennerud. 2011. The Structure of Genetic and Environmental Risk Factors for Syndromal and Subsyndromal Common DSM-IV Axis I and All Axis II Disorders. *The American Journal of Psychiatry* 168(1): 29-39.
- Lipovetsky, G. 2008. La sociedad de la decepción. Entrevista con Bertrand Richard. Anagrama, Barcelona, 124 pp.
- Montaigne, M. de. 2003. Ensayos de Montaigne. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, Alicante, España. Consultado el 31 de octubre de 2018: <http://www.cervantesvirtual.com/obra/ensayos-de-montaigne--0/>
- Mortimer, I. 2008. Why I do not fly. Consultado el 31 de mayo de 2013: <http://www.ianmortimer.com/essays/flying.htm>
- Rosch, E. 1978. Principles of categorization. Pp: 27-48 In: Rosch, E. & B.B. Lloyd, *Cognition and Categorization*, 1a. ed., Lawrence Erlbaum, Hillsdale, EE.UU.
- Sartre, J-P. 1987. Bosquejo de una teoría de las emociones. 5ª. ed., Alianza Editorial, Madrid, 135 pp.
- Tácito, C. 1982. Anales. 2ª. ed., Porrúa, México, 282 pp.
- Tortella-Feliu, M. & M.A. Fullana. 2006. Características clínicas y tratamiento de la fobia a volar. *Jano. Medicina y Humanidades* 1615: 32-36.