

CAMBIOS EN LA HISTORIA DEL VESTUARIO DE LOS AUXILIARES DE VUELO EN LA TRAYECTORIA DE LA AVIACIÓN COMERCIAL EN COLOMBIA DESDE 1919 HASTA 2020

MARIA ARELISSE VELÁSQUEZ BERROCAL
UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA
ESCUELA DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
FACULTAD DE DISEÑO DE VESTUARIO
MEDELLÍN
2020



Acreditación Institucional
ALTA CALIDAD • MULTICAMPUS
Res. MEN No. 17228 del 24 de octubre de 2018 • 6 años
Vigilada Mineducación

**CAMBIOS EN LA HISTORIA DEL VESTUARIO DE LOS AUXILIARES DE VUELO EN LA
TRAYECTORIA DE LA AVIACIÓN COMERCIAL EN COLOMBIA DESDE 1919 HASTA
2020**

MARIA ARELISSE VELÁSQUEZ BERROCAL

**UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA
ESCUELA DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
FACULTAD DE DISEÑO DE VESTUARIO
MEDELLÍN
2020**

**CAMBIOS EN LA HISTORIA DEL VESTUARIO DE LOS AUXILIARES DE VUELO EN LA
TRAYECTORIA DE LA AVIACIÓN COMERCIAL EN COLOMBIA DESDE 1919 HASTA
2020**

MARIA ARELISSE VELÁSQUEZ BERROCAL

Trabajo de grado para optar al título de Diseñadora de Vestuario

Asesor

ANA MARÍA SOSSA LONDOÑO

Magíster en Desarrollo UPB

**UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA
ESCUELA DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
FACULTAD DE DISEÑO DE VESTUARIO
MEDELLÍN**

2020

DEDICATORIA

A la memoria de mi abuelo Miguel Delgado Oscoco, quien fue más que un padre para mi y a quien le debo el ser la persona que soy a día de hoy.

AGRADECIMIENTOS

A mi asesora Ana María Sossa Londoño por su apoyo, paciencia, guía y comprensión en este proceso.

RESUMEN

Este trabajo de grado aborda los cambios del vestuario de los auxiliares de vuelo a partir de los conceptos de diseño de vestuario, auxiliar de vuelo y segregación por medio de un análisis del contexto histórico, político y social de la aviación comercial en Colombia desde 1919 hasta 2020 para comprender las variaciones en el vestuario y su influencia dependiendo del género para una profesión que surgió como enteramente masculina.

PALABRAS CLAVE

Diseño de vestuario, Auxiliar de vuelo, Género, Segregación laboral, Aviación Comercial.

ABSTRACT

This degree thesis addresses the changes in flight attendants' clothing from the concepts of costume design, flight attendants, and segregation through an analysis of the historical, political, and social context of commercial aviation in Colombia from 1919 to 2020 to understand variations in clothing and its influence depending on gender for a profession that emerged as entirely male.

KEYWORDS

Costume design, Flight attendant, Gender, Labor segregation, Commercial Aviation.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	13
JUSTIFICACIÓN	16
ESTADO DEL ARTE	18
MARCO CONCEPTUAL	23
MARCO METODOLÓGICO	30
CONTEXTO HISTÓRICO	35
1.HISTORIA DE LA AVIACIÓN COMERCIAL EN EL MUNDO	35
1.1. HISTORIA DE LA AVIACIÓN COMERCIAL EN COLOMBIA	39
1.2. ORIGEN DEL AUXILIAR DE VUELO EN EL MUNDO	42
2.VESTUARIO DE AUXILIAR DE VUELO EN EL MUNDO	45
2.1. REFERENTES – ANTECEDENTES	45
3.LÍNEA DE TIEMPO: EVOLUCIÓN DEL VESTUARIO RESPONDIENDO AL CONTEXTO (A TRAVÉS DE FOTOGRAFÍAS Y PUBLICIDAD)	50
3.1. VESTUARIO DÉCADA DE LOS 30's	50
3.2. VESTUARIO DÉCADA DE LOS 40's	53
3.3. VESTUARIO DÉCADA DE LOS 50's	62
3.4. VESTUARIO DÉCADA DE LOS 60's	71
3.5. VESTUARIO DÉCADA DE LOS 70's	95
3.6. VESTUARIO DÉCADA DE LOS 80's	103
3.7. VESTUARIO DÉCADA DE LOS 90's	106
3.8. VESTUARIO DÉCADA DEL 2000	110
3.9. VESTUARIO DÉCADA DEL 2010	113
4.CONCLUSIONES	127
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	130
ANEXOS	137

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. ART.COM (s.f). *1910s USA The Red Cross Poster*. [Póster] Recuperado de <https://www.pinterest.es/pin/617978380112657593/>

Figura 2. José Vte. (s.f.) *Enfermeras de uniforme en 1940*. [Fotografía]. Recuperado de <https://www.pinterest.es/pin/617978380112657254/>

Figura 3. SCADTA (s.f). *Leticia* [Fotografía]. Recuperado de <https://co.pinterest.com/pin/624030092088906085/>

Figura 4. Escobar, J. (s.f). *Boeing 247D C-145 - AVIANCA* [Fotografía]. Recuperado de <https://scadta.co/aircraft-list/>

Figura 5. La agencia de viajes Argentina (2020). *Vestuario 1940*. [Fotografía]. Recuperado de <https://argentina.ladevi.info/empresas-y-productos/avianca-celebro-sus-100-anos-el-faena-hotel-n20294>

Figura 6. VOLAVI. (20.2.2019). *TACA 1944 TRIPULACIÓN*. [Fotografía]. Recuperado de <https://volavi.co/aviacion/historia/historia-taca-transportes-aereos-centroamericanos>

Figura 7. Revista Semana (21 de marzo de 1949). *Revista Semana, 27. Vol. VI, #135, pág. 3* [Fotografía de revista]. Recuperado de https://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/76565/1/recorrido_marca_avianca.pdf

Figura 8. La agencia de viajes Argentina (2020). *Vestuario 1950*. [Fotografía]. Recuperado de <https://argentina.ladevi.info/empresas-y-productos/avianca-celebro-sus-100-anos-el-faena-hotel-n20294>

Figura 9. Rodríguez, M. (s.f.) *Azafata Atendiendo Pasajeros* [Fotografía]. Recuperado de <https://bit.ly/3kicEYw>

Figura 10. Rodríguez, M. (s.f.) *Tripulación del HK-521*. [Fotografía]. Recuperado de <https://volavi.co/aviacion/historia/sam-sociedad-aeronautica-de-medellin-con>

LISTA DE FIGURAS

solidada-sa/2

Figura 11. Escobar, J. (1956) *Publicidad de RAS en noviembre de 1956*. [Publicidad]. Recuperado de <https://volavi.co/aviacion/historia/sam-sociedad-aeronautica-de-medellin-consolidada-sa/2>

Figura 12. RETROHOUND (s.f). *AVIANCA AIRLINES*. [Fotografía]. Recuperado de <https://www.flickr.com/photos/33158682@N06/5459925251/in/photostream/>

Figura 13. Imageshack (s.f.) *61AVIANCA* [Publicidad]. Recuperado de <https://www.pinterest.es/pin/617978380112476721/>

Figura 14. Hemeroteca virtual ABC (29 de febrero de 1964). *BLANCO Y NEGRO MADRID 29-02-1964 página 4*. [Fotografía de Revista]. Recuperado de <https://www.abc.es/archivo/periodicos/blanco-negro-19640229-4.html>

Figura 15. Hemeroteca virtual ABC (febrero 1966). *Publicidad Avianca* [Fotografía]. Recuperado de https://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/76565/1/recorrido_marca_avianca.pdf

Figura 16. Hemeroteca virtual ABC (11 de enero de 1968). *ABC SEVILLA 11-01-1968 página 10* [Fotografía de Revista]. Recuperado de <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-sevilla-19680111-10.html>

Figura 17. Hemeroteca virtual ABC (09 de mayo de 1968). *ABC MADRID 09-05-1968 página 43*. [Fotografía de Revista]. Recuperado de <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19680509-43.html>

Figura 18. López, N. (1968). *Tripulación del avión papal : secuencia 1* [Fotografía]. Recuperado de <https://bit.ly/36lIAak>

Figura 19. AVIANCA (s.f). *Uniforme 1968 AVIANCA* [Fotografía] Recuperado de <https://www.instagram.com/p/B8zVyhZpCQr/>

Figura 20. López, N. (1968). *Periodistas invitados en el avión papal : secuencia 9* [Fotografía]. Recuperado de <https://bit.ly/38oJ5lG>

Figura 21. Revista Cromos (12 de octubre de 1968). *Una novedad más en Avianca* p.4 [Fotografía]. Recuperado de https://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/76565/1/recorrido_marca_avianca.pdf

Figura 22. Hemeroteca virtual ABC (03 de mayo de 1969). *BLANCO Y NEGRO MADRID 03-05-1969 página 98*. [Fotografía de Revista]. Recuperado de <https://www.abc.es/archivo/periodicos/blanco-negro-19690503-98.html>

Figura 23. Hemeroteca virtual ABC (15 de noviembre de 1969). *ABC MADRID 15-11-1969 página 123* [Fotografía de Revista]. Recuperado de <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19691115-123.html>

Figura 24. Escobar, J. (s.f.) *HK-1973, Boeing 720-B en El dorado* [Fotografía]. Recuperado de <https://volavi.co/aviacion/historia/aerovias-condor-de-colombia-aerocondor/5>

Figura 25. Luengas, C. (s.f.) *Publicidad revista Cromos*. [Publicidad] Recuperado de <https://volavi.co/aviacion/historia/aerovias-condor-de-colombia-aerocondor/7>

Figura 26. Aerolineasatena (s.f.) *Uniformes satena* [Fotografía] Recuperado de <https://www.instagram.com/p/B-w2FmHgXXf/>

Figura 27. La agencia de viajes Argentina (2020). *Vestuario 1970*. [Fotografía]. Recuperado de <https://argentina.ladevi.info/empresas-y-productos/avianca-celebro-sus-100-anos-el-faena-hotel-n20294>

Figura 28. Ospina, L (s.f.) *Uniforme Ruana Roja Avianca*. [Fotografía] Recuperado de <https://web.facebook.com/photo.php?fbid=3481147005288660&set=p.3481147005288660&type=3>

Figura 29. La agencia de viajes Argentina (2020). *Vestuario 1986*. [Fotografía]. Recuperado de <https://argentina.ladevi.info/empresas-y-productos/avianca-celebro-sus-100-anos-el-faena-hotel-n20294>

LISTA DE FIGURAS

Figura 30. Escobar, J (s.f). *Tripulación del ATR-42 en el aeropuerto La Nubia*. [Fotografía] Recuperado de <https://volavi.co/aviacion/historia/aces-colombia/2>

Figura 31. La agencia de viajes Argentina (2020). *Vestuario 2000's*. [Fotografía]. Recuperado de <https://argentina.ladevi.info/empresas-y-productos/avianca-celebro-sus-100-anos-el-faena-hotel-n20294>

Figura 32. Reyes, A. (s.f.) *Auxiliar de vuelo con capa*. [Fotografía]. Recuperado de <https://www.pinterest.es/pin/617978380112646058/>

Figura 33. Reyes, A. (s.f.) *Auxiliar de vuelo con abrigo*. [Fotografía]. Recuperado de <https://www.pinterest.es/pin/617978380112646071/>

Figura 34. Reyes, A. (s.f.) *Auxiliares de vuelo*. [Fotografía]. Recuperado de <https://www.pinterest.es/pin/617978380112646085/>

Figura 35. Halcones (s.f). *Manuela Zuluaga y Camilo Martínez -Avianca Auxiliares de vuelo*. [Fotografía]. Recuperado de <https://www.halcones.co/egresados>

Figura 36. Aerolineasatena. (12.03.18) *Vestuario Satena*. [Fotografía] Recuperado de <https://www.instagram.com/p/BgOHSNFg6OX/>

Figura 37. Aerolineasatena. (11.12.18) *Vestuario gabán*. [Fotografía] Recuperado de <https://www.instagram.com/p/BrQsCNjgXwb/>

Figura 38. Aerolineasatena. (02.04.19) *Vestuario satena 2*. [Fotografía] Recuperado de <https://www.instagram.com/p/Bwj3b6WAI1M/>

Figura 39. Aerolineasatena. (29.03.20) *Publicidad Satena*. [Publicidad] Recuperado de <https://www.instagram.com/p/B-VWMN7ADze/>

Figura 40. Aerolineasatena. (24.07.20) *Vestuario satena pantalón*. [Fotografía] Recuperado de <https://www.instagram.com/p/CDBpdFMDa9e/>

Figura 41. Vivaairco. (03.02.19). *Vestuario Viva air*. [Fotografía] Recuperado de <https://www.instagram.com/p/BtcCWorlVR7/>

INTRODUCCIÓN

Este proyecto surge para rastrear los cambios presentes en el vestuario de los auxiliares de vuelo, que *“comenzó como una ocupación exclusivamente masculina debido a que se tenía la concepción de que las mujeres eran demasiado delicadas para volar y hacer frente situaciones de emergencia”* (Esatur, s.f.), hasta que Ellen Church demostró que era mejor tener a *“alguien que tuviera nociones de enfermería y que pudiese atender a los pasajeros, para que el copiloto no realizara estas funciones y no tuviese ningún tipo de distracción durante el viaje”* (Cabin Crew, s.f.). En la trayectoria de la aviación comercial *“cabe destacar que la iniciativa de crear empresas de aviación en Colombia se produjo durante el mismo año (1919), en tres diferentes ciudades colombianas: Manizales, Medellín y Barranquilla”* (León, 2011).

Así, para 1921, *“ya se habían fundado en Colombia dos compañías aéreas (la Compañía Colombiana de Navegación Aérea, CCNA, en Medellín, el 26 de septiembre de 1919, y la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, SCADTA, en Barranquilla, el 5 de diciembre de 1919)”* (León, 2011). Y, *“a medida que las compañías empezaron los vuelos hacia el interior del país, los colombianos reconocieron la importancia del transporte aéreo”* (León, 2011) lo que en cierto punto generó que esta necesidad fuera acompañada de personal de servicio pues al poder desplazarse a lugares más lejanos en menor tiempo hizo que *“la resistencia a volar, perceptible en los primeros años de la aviación comercial, fue reemplazada por la costumbre”* (León, 2011) y se hizo una costumbre monótona que incluso traía para las nuevas generaciones aburrimiento pues ya el volar no era algo inimaginable sino algo cotidiano y cada vez más accesible y por consiguiente necesario el per-

INTRODUCCIÓN

sonal de apoyo que como se menciona en el primer párrafo empezó siendo una actividad enteramente masculina al validar a la mujer de incompetente para este tipo de actividades.

Pero luego de que Ellen Church en 1930 lograra demostrar lo contrario y al volverse una profesión enteramente femenina pues *“poco a poco se fueron incorporando más mujeres a la profesión, aunque los requisitos eran bastante exigentes. Estas debían ser enfermeras, menos de 25 años, solteras, medir menos de 1,65cm y pesar menos de 52 kg”* (Cabin Crew, s.f.) se empezó a sexualizar la profesión desde la publicidad y el uniforme dotado por las compañías aéreas para que los *“pasajeros y trabajadores puedan identificar fácilmente a la tripulación de vuelo, ya sea en el terminal o en el avión”* (Gediscovery, 2020), pues no solo debía reflejar la esencia de estas sino generar confianza y calma en los viajeros.

Por lo que se genera el cuestionamiento sobre si las variaciones de este vestuario a lo largo de los años desde 1919 hasta el 2020 en Colombia tiene mayores diferencias dependiendo el género, entendiéndose que la acepción de género según Lamas (1996) citado por Lamas (2000) *“se refiere al conjunto de prácticas, creencias, representaciones y prescripciones sociales que surgen entre los integrantes de un grupo humano en función de una simbolización de la diferencia anatómica entre hombres y mujeres”*, para el que es diseñado y si es el caso, dilucidar si se ha dado para mantener la idea sexualizada de la mujer y de poder del hombre.

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN:

- ¿Cuáles han sido los cambios en la historia del vestuario de los auxiliares de vuelo en la trayectoria de aviación comercial en Colombia desde 1919 hasta 2020?

OBJETIVO PRINCIPAL:

- Rastrear los cambios en la historia del vestuario de los auxiliares de vuelo durante la trayectoria de la aviación comercial en Colombia desde 1919 hasta 2020.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Indagar la historia de la aviación comercial en Colombia y en el mundo.
- Recuperar imágenes representativas del vestuario del auxiliar de vuelo en Colombia para consolidar una línea de tiempo.
- Reconocer las variaciones del vestuario de los auxiliares de vuelo en toda la trayectoria de aviación comercial en Colombia.
- Determinar la relación de la segregación laboral y el vestuario del auxiliar de vuelo a través de los años.

JUSTIFICACIÓN

Se fundamenta desde los intereses personales desarrollados a lo largo de la vida en los cuales la preocupación por el papel de la mujer desarrollado en diferentes contextos se ve permeado por el vestuario, que muchas veces este se da por un uniforme impuesto debido a una profesión, apoyado de políticas que favorecen la perpetuación del mismo, así pues, a través de la experiencia como viajera vivida en tránsito en las escalas o tiempo muerto en los aeropuertos, en los cuales y estando en formación como Diseñadora de Vestuario detallaba la diferencia del vestuario de los empleados de las diferentes aerolíneas desde pilotos hasta los auxiliares de vuelo que debido a los colores y uniformidad lograbán absorber mi atención; percibiendo similitudes en el vestuario, que independiente de la aerolínea, en diferentes puestos de trabajo parecía existir una predominancia por género, lo cual y, en concordancia con mi inclinación personal, llevó a centrar esta investigación en el vestuario del auxiliar de vuelo.

Desde el ámbito profesional se busca mostrar la relación entre la vestimenta profesional de los auxiliares de vuelo con el desarrollo de la influencia social que ha tenido la profesión a lo largo de su existencia. Interpretar cómo la imagen de antes (donde solo atendían mujeres) se ha convertido en lo que es hoy (una profesión como tal para cualquier género y que requiere mucho estudio y capacitación) y cómo ese cambio se ve reflejado en los diferentes estilos que suelen tener su vestimenta dependiendo del género con énfasis en la imagen femenina.

Por lo cual esta investigación se proyecta como un aporte al Diseño de Vestuario para obtener conocimiento acerca de los cambios históricos en la concep-

ción de la profesión del auxiliar de vuelo a través del vestuario dependiendo del género, asimismo debido a que existe un vacío temático que reúna una relación histórica, política y analice la vestimenta de la profesión de auxiliar de vuelo en específico en el contexto colombiano, que responde a las concepciones culturales cambiantes de género, a pesar de ser un país de los primeros en incursionar en la aviación comercial en toda Latinoamérica.

ESTADO DEL ARTE

Este estado del arte se hace con el fin de establecer cuál es la carga simbólica existente en el vestuario de los auxiliares de vuelo durante la trayectoria de la aviación comercial en Colombia desde 1919 hasta 2020. Se elabora a partir del rastreo de los cuatro conceptos principales: Diseño de vestuario, Auxiliar de vuelo, Género y Segregación laboral. Para la redacción de este estado del arte se hizo una búsqueda en distintas bases de datos y buscadores académicos que permitieron encontrar 10 artículos científicos, 16 artículos de divulgación, 5 tesis de pregrado, 1 tesis de doctorado, 1 informe, 1 trabajo de facultad y 1 libro que abarcan uno o más de los conceptos mencionados, enunciados en el objetivo, independientemente de su ubicación geográfica. Las fuentes de información seleccionadas serán descritas a continuación identificando la coherencia, pertinencia y/o diferencia existente con este proyecto de investigación.

Para el desarrollo del concepto de Diseño de vestuario, analicé el documento "Contando historias desde el vestuario. La magia del proceso creativo y el oficio del diseñador" de Mónica Franco Callejas (2017), que define el concepto de Diseño desde la materialización como respuesta a los elementos del contexto, el usuario y la actividad, pero también dar respuestas en los aspectos funcionales, productivos y estéticos que posee el objeto vestimentario.

También se analizó el documento "La epistemología del diseño como construcción problemática" (2013) de Iglesias, R. M., Nates, M. B., Motta, J. M., & Speziale, A, que refuerza el concepto de Diseño desde la acción de diseñar dada por la materialización de una forma y la necesidad de mostrar cómo se organiza este

conocimiento en el campo disciplinar haciendo una crítica a la deshumanización de este que surgió desde la epistemología como respuesta a esta humanidad.

Además, Maria Ledesma en las "Construcciones en torno al diseño social" (2017) señala el diseño desde una transición de la proyectualidad objetual a una proyectualidad situacional debido a que plantea que todos los objetos de diseño influyen socialmente. Por esto se relaciona con mi proyecto como pieza fundamental para comprender al vestuario como generador de estereotipos en la sociedad o potenciador de empoderamiento según el desarrollo proyectual, aunque se habla desde el objeto el vestuario al ser un objeto vestible encaja dentro de esta definición.

Asimismo, Claudia Fernández en "Nuevas imágenes y cuerpos vestidos" (2012) señala el diseño de vestuario desde la concepción del cuerpo vestido donde se lo observa como la imagen y su medio, que se da a través de los procesos de cocreación entre creadores (diseñadores) y usuarios, de este modo aporta la visión del diseño desde la visión del cuerpo y el vestido como medio de ese cuerpo frente a la cultura.

Por otro lado, para la comprensión del concepto de auxiliares de vuelo se examinó el trabajo de facultad "El Arte de Volar." de Ariza Peña, N., Baquero Vargas, S. M., Becerra Rodríguez, C. A., Cáceres Rubiano, I. D., García Paola, A., (2017) que trata la evolución y cambios de la profesión de auxiliar de vuelo desde sus inicios hasta el 2012. También aborda el perfil profesional que se pide para desempeñar esta carrera. Este trabajo aporta entonces los ejes fundamentales de la profesión y mejora la comprensión misma del concepto.

De igual forma, ESATUR en "La primera auxiliar de vuelo de la historia" (s.f.), señala, como el título dice, la historia de la transformación de auxiliar de vuelo de profesión masculina a femenina hasta en la actualidad ser de carácter mixto, además de las funciones que desempeñan, lo que ayuda a ahondar en la comprensión del concepto y sus transformaciones.

En cuanto a la comprensión del concepto de Género, se examinó el libro "El género en disputa" de Judith Butler (2007) que trata la discusión entre el concepto de sexo y género por medio del análisis de las variaciones temporales que han tenido dictaminadas por diversos autores. Por esto se relaciona con mi proyecto como pieza fundamental para la correcta comprensión del concepto género en las variaciones temporales.

De igual forma, Anna Freixas Farré en "Entre el mandato y el deseo: la adquisición de la identidad sexual y de género" (2001) sitúa su investigación demarcando las diferencias entre sexo y género. Por lo cual también aporta elementos correspondientes al concepto de género y como esto puede influenciar en la estructuración del vestuario femenino o masculino para los auxiliares de vuelo.

Mientras tanto Ester Barberá Heredia en su artículo de revista de economía pública, social y cooperativa "Diversidad de género, igualdad de oportunidades y entornos laborales" (2004) pone en discusión el concepto de diversidad de género vista desde los entornos laborales, que empieza a unir el concepto género con relación al concepto de segregación laboral y cómo esto afecta la creación de vestuario diferenciado.

Con esta idea y, por último, para el desarrollo del concepto de Segregación laboral, analicé el documento "Evolución reciente de la segregación laboral por género en España" de Carlos Iglesias Fernández & Raquel Llorente Heras (2010), que define el concepto de segregación laboral por género donde se determina las características de las mujeres o las condiciones de los puestos de trabajo a los que son asignadas las que determinan su segregación; para este caso, evidenciado desde el vestuario.

También se analizó el documento "La segregación ocupacional por sexo a examen" de Teresa Torns (2012), que trabaja los conceptos de segregación por género que indican la desigualdad en el mercado laboral que se vive en las empresas y aunque no está centrado en el contexto colombiano ayuda a comprender como el fenómeno permeó la generación de un vestuario tan diferenciado en la industria de la aviación para los auxiliares de vuelo.

Además, Marta Ibáñez Pascual en "Las desigualdades de género en el mercado de trabajo: entre la continuidad y la transformación" (2008), que señala la desigualdad por género en el mercado laboral, la segregación vertical y horizontal que se vive en las empresas mientras se muestra la importancia cuantitativa del fenómeno como su íntima relación con los estereotipos de género que reafirma el vínculo entre los conceptos claves mientras se definen.

Asimismo se analizó el documento "Las (des) igualdad entre hombres y mujeres en el mercado laboral: la segregación vertical y horizontal" de Teresa Barberá, Carlos M. Dema, Sofía Estellés, Carlos Devece (2011), que como su título lo dice nos ayuda a ahondar más en los tipos de segregación que existen y como se evidencia

en la realidad laboral aunque desde el ámbito de la ingeniería, más eso no exime que a la industria de la aviación de generar dichas desigualdades desde las variaciones en la historia del vestuario de los auxiliares de vuelo.

Los documentos estudiados están situados geográficamente en su mayoría en Sudamérica para los conceptos de Diseño de vestuario y Auxiliar de vuelo por lo que ayuda a la comprensión específica en Colombia, exceptuando el hecho de que no se ha hecho una investigación del diseño de vestuario de los auxiliares de vuelo a través de la historia del mismo en Colombia; mientras que para los conceptos de Segregación laboral y Género, los textos están situados en España así que se puede ver una ausencia en el contexto colombiano sobre el desarrollo de estos conceptos, existiendo algunos textos que interrelacionan estos conceptos a trabajar.

MARCO CONCEPTUAL

La mirada central de este análisis está puesta en los cambios en la historia del vestuario de los auxiliares de vuelo y la relación existente con la trayectoria de la aviación comercial colombiana. En la cual es imprescindible la necesidad de plantear los ejes conceptuales del proyecto, en tanto lo sustancial de este proyecto es lograr comprender el diseño de vestuario como elemento generador de identidad social y potenciador de percepciones influyentes en la segregación laboral.

La categoría central de esta investigación es el diseño de vestuario, definido por Iglesias et al, que nos permite comprender el diseño desde la acción misma, para este caso el del vestuario de los auxiliares de vuelo en Colombia donde *“la acción de diseñar implica resolver un determinado problema mediante la materialización de una forma”* (Iglesia, 2010 citado por Iglesias et al 2013, p.124).

Esta concepción del diseño es reforzada por Maria Ledesma, que relaciona el diseño desde su proyectualidad desde dos ámbitos, el primero es la proyectualidad objetual en el cual trata sobre el desplazamiento de la mirada del objeto puro, debido a que los objetos de diseño influyen socialmente, pero eso a veces es dejado de lado por una mirada solo desde lo funcional del objeto, mientras que lo segundo es la proyectualidad situacional en la cual la proyectualidad trasciende al objeto desde el pensamiento del desarrollo en la situación global en el que aparece (2013).

Desde esta concepción global situacional entonces se comprende que como menciona Pavis (1987) el *“vestuario sirve en primer lugar para vestir”* (p. 507), en

el cual *"el cuerpo sigue estando socializado por la apariencia, por los efectos del disfraz o de ocultación, sigue estando caracterizado por un conjunto de índices relativos a la edad, al sexo, a la profesión o a la descripción social"* (Pavis, 1987, p. 507) puesto que *"el vestuario solo tiene sentido sobre un organismo viviente"* (Pavis, 1987, p. 507).

Y es en este sentido que Franco (2017) basado en Kawamura (2011) relaciona el vestuario desde la concepción de moda pues esta *"siempre ha sido asociada con el vestido, la ropa, el indumento, a modo de sinónimo"* (p.21), en esta relación con el indumento se basa en Barthes (2011) estableciendo a *"la indumentaria como un elemento y objeto de la tradición"* (Franco, 2017 basado en Barthes, 2011, p.21) en la que *"el indumento como objeto social, cultural, económico y tecnológico se convierte en una respuesta del contexto a través de su cercanía al cuerpo, el vestuario es el objeto que recibe todas las cargas"* (Franco, 2017 basado en Barthes, 2011, p.21). *"Lo que afirma la relación cuerpo – vestido -y contexto, sin importar si la escena es la ciudad, el teatro o una película"* (Franco, 2017, p.22).

Relación en la cual, como menciona Fernández (2012) se debe entender el cuerpo como imagen del ser humano y el *"vestido como medio de ese cuerpo que le permite completar sus modos de aparecer frente a sí mismo y al otro"* (Fernández, 2012, p.72), pues cuando *"vemos cuerpos vestidos, su función como imagen y medio para nosotros como espectadores es la del reconocimiento"* (Silva, 2012, p. 72), en este caso el reconocimiento de los auxiliares de vuelo a través de su uniforme.

Debido a que como menciona Gediscovery (2020) existe una diferencia del

uniforme del auxiliar de vuelo o tripulante de cabina con el de los pilotos los *“cuales están hechos para imponer respeto, autoridad y profesionalismo, los de los tripulantes de cabina tienen que ser adecuados para dar la bienvenida. Al fin y al cabo, son la imagen humana de la aerolínea y tienen que ser amigables”* (Gediscovery, 2020).

Por ende, se nombrará la relación del vestuario con la profesión del auxiliar de vuelo comprendiendo primero que como menciona Esatur *“antes de 1930 esta figura profesional no existía y era una labor solo para hombres”* (s.f.) debido a que en *“los primeros vuelos los pilotos sólo se preocupaban de volar con seguridad y no tenían tiempo para cuidar a los pasajeros”* (Esatur, s.f.), pero con el avance de la tecnología aeronáutica se hizo posible el desplazar cada vez a más viajeros, *“por lo que se dio la necesidad de contratar a “mayordomos” o Cabin Boys para organizar el equipaje, realizar el check-in de los viajeros y tranquilizar a los más nerviosos”* (Esatur, s.f.).

Así pues y como enfatiza Cabin Crew (s.f.) *“si empezamos desde el principio, la primera persona en ocupar un puesto de TCP, anteriormente llamados “Cabin Boys” fue un hombre en 1911”*, cabe aclarar que TCP (tripulante de cabina de pasajeros) es como actualmente se nombra a las personas que desempeñan la profesión de auxiliar de vuelo.

Resulta curioso, porque hasta 1930 ninguna mujer desempeñó esta profesión. Concretamente fue Ellen Church, enfermera de profesión, la cual tenía muy clara su pasión, la aviación. Tanto era así que Church recibió clases para llegar a ser piloto y, a pesar del papel en el que se encontraba la mujer por aquel entonces, Ellen no se lo pensó dos veces y presentó su candidatura a la compañía Boeing Air Transport. Finalmente, no resultó seleccionada. Pero no se rindió y propuso a los directivos

de la compañía contratar a un asistente de vuelo. Alguien que tuviera nociones de enfermería y que pudiese atender a los pasajeros, para que el copiloto no realizara estas funciones y no tuviese ningún tipo de distracción durante el viaje. Tras varias reuniones, la compañía lo vio claro y contrató a Ellen Church convirtiéndola en la primera azafata de vuelo de la historia (Cabin Crew, s.f.).

De este modo esta profesión también tomó el nombre de "azafata" connotando un género establecido para la profesión de auxiliar de vuelo, más como menciona Ariza et al (2017) *"La palabra azafata en castellano, presenta una etimología curiosa"* (p. 9) pues se remonta a las *"mujeres musulmanas del Al-Ándalus que pertenecían a las clases adineradas poseían esclavas a su servicio que denominaban "azafatas"* (Ariza et al, 2017, p. 9) y esta denominación se daba *"debido a que ellas eran las que custodiaban y ponían a servicio de su señora una especie de bandeja que contenía joyas. A dicha bandeja se le denominaba "Safats"* (Ariza et al, 2017, p. 9)

Por ende, se nombrará la relación de auxiliar de vuelo con el género, entendiéndose que la acepción de género según Lamas (1996) citado por Lamas (2000) *"se refiere al conjunto de prácticas, creencias, representaciones y prescripciones sociales que surgen entre los integrantes de un grupo humano en función de una simbolización de la diferencia anatómica entre hombres y mujeres"*.

Diferenciándose así del concepto de sexo que como menciona Freixas *"es una característica biológica que agrupa a los seres humanos en dos grandes grupos: las mujeres y los hombres"* (2001, p.23), mientras *"el género incluye la idea de que muchas diferencias entre hombres y mujeres están creadas culturalmente"* (Freixas, 2001, p.23). Por lo cual el empleado puesto a desarrollar algún cargo den-

tro de una organización, en este caso en la aeronáutica, puede ser elegido por la pertenencia a un género o al otro, entendiendo que las diferentes culturas, desde el nacimiento, moldean a los bebés humanos en dos géneros y es así como se designan las actividades y conductas aprendidas socialmente de cómo ser mujer o ser hombre (Freixas, 2001) sin necesariamente ser de modo consciente por parte del contratante.

Pero comprendiendo que en esta profesión como menciona Pacheco (2019) *“la figura femenina ha estado sujeta al proceder de la moral, transitando siempre entre la censura y el destape, dependiendo de las configuraciones del género que decida dictar la época”* (p.7) y aunque la imagen femenina se ha ido modificando, la mujer pasó del hogar, a la aviación en el cual se hizo énfasis en su imagen para un uso publicitario de dominio popular en el que *“expresaban opiniones subjetivas con diversos matices sobre el cuerpo de la mujer, un hecho que se repite hasta la actualidad”* (Pacheco, 2019, p.9).

Estableciendo así la relación entre los conceptos de Género y Segregación laboral generando uno nuevo, que ya se ha tratado antes en otros países, como Segregación laboral de género y si como esto *“supone la existencia de un mercado de trabajo organizado en torno a puestos de trabajo de definición masculina y femenina”* (Amuedo-Dorantes y De la Rica, 2006 citado por Iglesias y Llorente, 2010).

Teniendo en cuenta que la segregación laboral como menciona Barbera *“hace referencia a la representación de mujeres y hombres en las diferentes ocupaciones: trabajan en sectores distintos y ocupan cargos diferentes”* (2011, p.988) siendo esto *“uno de los rasgos más persistentes en los mercados de trabajo de los*

países desarrollados, según la OIT (2010)" (Barbera et al, 2011, p.986), pero también se da en los países subdesarrollados y en el ámbito aeronáutico alrededor del mundo a lo largo de muchos años.

Esta definición es reforzada por Ibáñez (2008) para la cual la segregación está vinculada a *"la materialización en el mercado de trabajo de los modelos sociales (ideales) de la división sexual del trabajo, que hacen que ciertas ocupaciones se entiendan como propias de varones o de mujeres"*. En la que Abramo (2004) puntualiza y dice que *"cuando hablamos del imaginario sobre hombres y mujeres en el trabajo, es necesario considerar, en primer lugar, que este está fuertemente asociado al imaginario sobre los hombres y las mujeres en la familia y en el conjunto de la sociedad"*

Aclara que habla desde tres ámbitos:

El primero de ellos se refiere al imaginario social en general, entendido como el conjunto de visiones de sentido común, más o menos estructuradas y racionalizadas, que tienen los individuos en general, hombres y mujeres, sobre sus lugares, roles y funciones, en el trabajo, en la familia, en la sociedad, en la esfera pública y en la esfera privada (Abramo, 2004, p. 225).

En el segundo puntualiza que el *"imaginario empresarial, o sea, al conjunto de nociones, percepciones e ideas que tienen los empresarios sobre esos mismos temas, y que son fundamentales porque están en la base de las decisiones concretas que estos agentes económicos toman"* (Abramo, 2004, p. 225) y en el tercer ámbito habla del *"conjunto de nociones, percepciones e ideas que conforman el imaginario de los agentes políticos y formuladores de políticas públicas"* (Abramo, 2004, p. 225), de los cuales solo nos centraremos para esta investigación en el segundo.

Por otro lado, la segregación laboral es dividida en dos tipos por Torns en su artículo del 2012: Las desigualdades de género en el mercado de trabajo: entre la continuidad y la transformación. La primera, según Torns que cita a ABAY (2011) es la *"Segregación horizontal, visualizada a través de la concentración del empleo femenino en los sectores de actividad con menor prestigio y peores condiciones laborales"* (2012) y la segunda es la *"segregación vertical, expresada a través de la desigual presencia de mujeres y hombres en la jerarquía empresarial, con cuasi nula presencia femenina en las cúpulas directivas"* (ABAY,2011 citado por Torns, 2012, p. 187).

MARCO METODOLÓGICO

El trayecto metodológico seguido para este proyecto de investigación hará muestra del trayecto desarrollado para la formulación de la pregunta de investigación que guía la creación de los objetivos como respuesta al problema de investigación a partir de las categorías propuestas de análisis y el diseño metodológico. A través de este proceso se delimitó la información necesaria para describir el vestuario, analizar el contexto que lo permea en el contexto colombiano y dilucidar como se desarrolla el problema mediante la realización de los objetivos específicos para finalmente la construcción de las conclusiones.

Esta investigación está situada en Colombia que es un país en que se busca evidenciar de forma teórico-descriptiva la variación en la relación histórica entre el vestuario del auxiliar de vuelo, el género y la trayectoria de la aviación comercial en Colombia comprendida entre los años 1919 y 2020. Determinado por la formación de aerolíneas colombianas con fines comerciales y las variaciones en la normativa aeronáutica relacionada al puesto de trabajo de auxiliar de vuelo a lo largo de los años planteados, consecuentes con el contexto cultural en el que la participación laboral de las mujeres en diferentes ámbitos ha sido tardía o encasillada dentro de determinados puestos de forma consciente o inconsciente por parte del contratante y aceptada socialmente dentro del imaginario de la profesión de Auxiliar de vuelo, con lo cual el aspirante a este cargo puede ser elegido por la pertenencia a un género específico así como la postulación al puesto.

Se buscará entonces discernir a través de recopilación de datos de corte objetivo como la segregación laboral por género se puede ver en la industria de la

aviación pues *“conocer el papel desempeñado por la aviación comercial resulta imprescindible para entender la historia contemporánea”* (Bintaned, 2019, p. 19) y este se refleja en el diseño del vestuario del auxiliar de vuelo dependiendo del género dado que como menciona Ledesma *“todo diseño realiza una acción sobre la sociedad, que va mucho más allá de aquello para lo que fue creado”* (2017) en los cuáles los cambios del vestuario no solo responden teniendo en cuenta las variaciones climatológicas a lo largo del país, las diferentes aerolíneas o las necesidades físicas del usuario sino también con quienes se relacionan.

El enfoque investigativo es cualitativo, *“se fundamenta en una perspectiva interpretativa centrada en el entendimiento del significado de las acciones de seres vivos, sobre todo de los humanos y sus instituciones”* (Hernández, Fernández y Baptista, 2014, p.9), porque permite reconocer los significados que se le da a la carga simbólica del vestuario del auxiliar de vuelo dependiendo del género y *“donde el objetivo es la riqueza, profundidad y calidad de la información, y no la cantidad, y estandarización”* (Hernández et al, 2014, p. 279).

Desde una perspectiva narrativa, pues *“los diseños narrativos pretenden entender la sucesión de hechos, situaciones, fenómenos, procesos y eventos donde se involucran pensamientos, sentimientos, emociones e interacciones”* (Hernández et al, 2014, p. 487), mientras *“se centran en “narrativas”, entendidas como historias de participantes relatadas o proyectadas y registradas en diversos medios que describen un evento o un conjunto de eventos conectados cronológicamente”* (Czarniawska, 2004 citado por Hernández et al, 2014, p. 487-488) apoyado de imágenes donde el objetivo es analizar los valores y significados históricamente del diseño de vestuario del auxiliar de vuelo a través de los años. Mientras *“la acción*

indagatoria se mueve de manera dinámica en ambos sentidos: entre los hechos y su interpretación, y resulta un proceso más bien "circular" en el que la secuencia no siempre es la misma" (Hernández et al, 2014, p. 40), proceso por el cual constantemente se modificará el uso de los conceptos principales de Diseño de vestuario, Auxiliar de vuelo, Género y Segregación laboral.

El diseño metodológico de esta investigación, parte, en un primer momento, de la revisión documental, que es una técnica en la que se recolecta información escrita sobre un tema determinado para proporcionar variables que se relaciona directa o indirectamente con el tema a desarrollar, vinculando así las relaciones posturas o etapas entre ellas donde se pueda observar el estado de conocimiento actual sobre la problemática existente (Nuñez y Villamil, 2017 basado en Hurtado, 2008).

Por lo cual, para esta investigación, los documentos fueron seleccionado para aportar entendimiento de los conceptos principales, los cuales puedan brindar información sobre el contexto histórico, político y social donde se desarrolla el fenómeno. Para ello, se hizo una búsqueda en distintas bases de datos y buscadores académicos que permitieron encontrar 10 artículos científicos, 19 artículos de divulgación, 5 tesis de pregrado, 1 tesis de doctorado, 1 informe, 1 trabajo de facultad y 2 libros que abarcan uno o más de los conceptos mencionados enunciados en el objetivo independientemente de su ubicación geográfica, aunque con prelación al contexto específico.

Posterior a su selección, la estrategia escogida para el análisis de estos documentos, fue el análisis de contenido, que permite *"descubrir los componentes*

básicos de un fenómeno determinado extrayéndolos de un contenido dado" (López, p.168, 2002), para lo que se determinó que el vaciamiento de este análisis se haría en fichas de lectura, en las cuáles se incluye los conceptos básicos que trabaja el texto asociados a mi tema de investigación y agruparlos bajo las categorías eje con el fin de poder fundamentar el marco teórico del proyecto (ver anexo 1).

Más adelante, el proceso metodológico continua con la búsqueda de imágenes representativas, fotografías e imágenes publicitarias, de las diferentes épocas que comprende esta investigación, con el fin de rastrear los cambios en la vestimenta, pues como menciona Franco en 2017 esta *"se convierte en un auxiliar de la narración"* (p.8) histórica no solo dependiendo de la época, la aerolínea o el cómo se representaba publicitariamente a las personas de esta profesión para así comprender a profundidad la carga simbólica que se les daba.

Luego de la elección de imágenes, se procederá al análisis de estas a través de un análisis de contenido visual, que permite al igual que en el análisis documental descubrir y describir a detalle cada prenda o accesorio usado por el auxiliar de vuelo, para lo que se determinó el vaciamiento de este análisis en fichas de imagen en las cuáles se establece la fecha de creación de la imagen, la descripción base y un análisis e interpretación de indumentaria asignados en la descripción de la publicidad que den evidencia de las variantes por época que responden a los cambios sociales, culturales y de evolución de la moda en el contexto (ver anexo 2).

Para así poder por medio de la narrativa ver la evolución del uniforme por género e identificar la estética predominante, las líneas y cortes que se perpetuaron a lo largo de estos 90 años y depositar esta información en un símil de línea de

tiempo explicativo que permita comprender la relación o diferencia entre el hombre y la mujer pues *"la figura femenina ha estado sujeta al proceder de la moral, transitando siempre entre la censura y el destape, dependiendo de las configuraciones del género que decida dictar la época"* (Pacheco, 2019, p.7).

Todo esto conduce a una nueva revisión documental para establecer las variantes históricas en la formación, fusión o desaparición de aerolíneas colombianas propiciadas por la legislación y sus transformaciones, en el que se retoman algunos documentos ya analizados, pero esta vez dándole énfasis a la normativa política que propiciará alteraciones al concepto de segregación laboral en este campo de acción.

Posterior a esto se compara toda la información obtenida en los diferentes momentos que ha ido teniendo la investigación, para ver el grado de influencia de un concepto sobre los otros o viceversa, a través nuevamente de una concentración de información que permita dar cuenta de los cambios ocurridos, la situación actual colombiana, específicamente en el ámbito del diseño de vestuario para el auxiliar de vuelo, que permita desarrollar una crítica sobre cómo se evidencia o no el fenómeno de la segregación laboral por género en este contexto.

Finalmente es importante resaltar que durante el trayecto metodológico fue esencial entender que en el *"proceso se nos pueden ocurrir otras hipótesis que no estaban contempladas en el planteamiento original, producto de nuevas reflexiones, ideas o experiencias"* (Hernández et al, 2014, p.80) por lo que se debe estar replanteando constantemente los pasos a seguir.

CONTEXTO HISTÓRICO

Para la correcta comprensión sobre los cambios dados en el vestuario en el auxiliar de vuelo en Colombia, se procede a explicar el contexto general y que propició la aparición de dicha profesión y en que condiciones se dio.

1. HISTORIA DE LA AVIACIÓN COMERCIAL EN EL MUNDO

La aviación comercial tuvo comienzo en 1919 en Europa, luego de darse por terminada la primera guerra mundial entre la Triple Alianza y la Triple Entente, pues se comprendió que las aeronaves usadas dentro de la guerra solo con un fin armamentístico y movidas las potencias mundiales por el deseo de ganar habían logrado desestancar el avance de la aviación, y se podían convertir en un transporte a futuro, aunque la idea de surcar los cielos llevaba siendo planteada desde 1804 por George Cayley, ingeniero, inventor y aviador inglés, que logró maniobrar el modelo de planeador que a día de hoy es la base de diseño del avión moderno.

Pero debido a la poca fe que tenían sobre estos nuevos aparatos voladores ni él ni ninguno de sus sucesores en tema de aeronáutica lograron obtener apoyo financiero, en casi los 100 años siguientes, para poder desarrollar más estas ideas hasta que luego de ver la hazaña de los hermanos Wright en 1903 que lograron hacer el primer vuelo prolongado a motor verificado, así *“los militares europeos consiguieron que sus gobiernos financiaran los nuevos proyectos”* (Bintaned, 2019, p.40) que lograría ser un gran avance para la guerra venidera.

Por aquellos años se asociaba la aviación con un deporte de las altas clases

sociales, pues los intentos de gobiernos por desarrollarlo eran a veces infructuosos por el gran peso del motor, pero los primeros pioneros civiles construían sus invenciones de aeronaves como prototipos y con ellas hacían piruetas y hazañas a modo de exhibición y tras mucho ensayo y error lograron cada vez hacer mejores naves más ligeras y con mejores condiciones para volar, hasta que en 1909 Blériot XI voló desde Calais, Francia hasta Dover, Inglaterra y esto *“en el ámbito político, generó un gran impacto en la relación entre ambos países ya que el nuevo ingenio era capaz de borrar las fronteras sin que la potente marina británica pudiese impedirlo”* (Bintaned, 2019, p.41) y *“además del gran éxito de ventas para Blériot y de todas las copias a su modelo que surgieron, se creó un verdadero mercado de aeronaves en Europa a partir de entonces”* (Bintaned, 2019, p.41).

Por lo que en 1910 se convocó a una conferencia en París, *“la conferencia duró 6 semanas con la asistencia de 18 países europeos, (...) Se convertiría así en el primer encuentro en el que los países debatirían de forma oficial acerca de la regulación de la aviación comercial”* (Bintaned, 2019, p.45) y aunque no se llegó a ningún acuerdo si se estableció unas pautas generales y se empezaron a dar licencias de vuelo a los pilotos para mantenerlos regulados.

Durante los años siguientes se siguió potenciando la industria buscándole fines comerciales que propiciaran una justificante a los altos gastos que generaba la creación del mismo y en diferentes países de Europa se empezó poco a poco a usar para llevar pequeñas cargas e incluso personajes representativos como ministros, pero al iniciar la guerra en 1914 centraron todo el potencial de estas aeronaves *“en aspectos como la velocidad de ascensión o la maniobrabilidad”* (Bintaned, 2019, p.51). Y fue durante estos años de contienda que la industria de la

aviación alcanzó grandes avances debido a las innovaciones vinculadas a la revolución industrial y a su evolución tecnológica y logística.

Pero estos avances generaron que algunos países tuvieran cierto recelo pues las aeronaves se habían convertido en un transporte que podía atravesar las fronteras de modo relativamente sencillo debido a que la aún incipiente industria aeronáutica había demostrado tener un poder destructivo, y aún cuando en un principio de esta industria se había planteado el derecho de "cielos abiertos" esto quedó relegado y en la conferencia de París de 1919 *"la Libertad del Aire deja de ser un derecho universal para convertirse en un privilegio otorgado por un Estado hacia las aeronaves de otro. Las restricciones serían mayores que en la navegación marítima"* (Bintaned, 2019, p.58). Pues se retomó la consigna bases internacionales no aprobadas en 1910, pero en esta ocasión si se llegó a un acuerdo en el que 27 Estados firmaron el 13 de octubre de 1919 la Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation que fue redactada en 7 meses por la Aeronautical Commission, en el que se establecía la soberanía de cada país sobre el espacio aéreo, el registro nacional de aeronaves para el reconocimiento de cada una, los certificados de aeronavegabilidad y el status de los pilotos (Bintaned,2019 basado en Rhoades, 2008).

A la par entre 1918 y 1919 algunos países de Europa, como Francia, Bélgica y Alemania en el que intentaban regresar a la normalidad antes de la guerra por lo que empezaron a incursionar en la aviación civil, militar y de servicios postales, todo esto haciendo uso de las muchas aeronaves que habían quedado de la 1ra guerra mundial, esto mismo en Estados Unidos, así esta etapa fue como una transición hacia la aviación comercial. Etapa en la cual se modificaron las naves

excedentes de la contienda para poder transportar pasajeros con la ayuda de los fabricantes que estaban deseosos aportar sus avances y capital a la creación de compañías aéreas.

Con todo, las tres primeras experiencias que merecen la consideración de rutas comerciales, por alcanzar un suficiente grado de regularidad (difícil de conseguir debido a las condiciones en las que se explotaban, Davies, 1964: 13, 20) fueron las operadas por Deutsche Luft Reederei (DLR) entre Berlín y Weimar (22/02/1919), Lignes Aériennes Farman entre París y Bruselas (22/03/1919) y Aircraft Transport and Travel (AT&T) entre Londres y París (25/08/1919). Así, los fabricantes de las grandes potencias que han liderado en Europa el desarrollo de la aviación aportan los tres primeros casos que marcarán el inicio de la aviación comercial, antes incluso de que la Convención de París finalice (Bintaned, 2019, p.66).

De tal modo la industria de la aviación comercial despegó gracias a la mentalidad comercial y organizativa europea siendo seguidas cada vez más países alrededor del mundo que tarde o temprano se introdujeron a este nuevo medio de transporte.

1.1. HISTORIA DE LA AVIACIÓN COMERCIAL EN COLOMBIA

La aviación comercial en Colombia se fue concibiendo desde 1911, cuando *"los colombianos tuvieron por primera vez la oportunidad de apreciar de cerca una aeronave gracias a la exhibición atribuida a dos pilotos: el francés Paul Miltgen y el colombiano José Cicerón Castillo"* (León, 2011), aunque ninguno de los dos tuvo éxito en alzar el primer vuelo por diferentes circunstancias; no fue hasta que el 26 de enero de 1913 el canadiense John Smith logró hacer el primer vuelo en Colombia en una aeronave rústica de madera y tela, vuelo que logró generar ideas con intención comercial.

Entretanto Gonzalo Mejía fue el promotor de los viajes en Hidroavión en 1912 pues las condiciones del relieve geográfico de Colombia en ese entonces hacían dificultoso el despegue y aterrizaje de estas aeronaves, por lo que a él se le ocurrió usar el río Magdalena como pista, logrando con éxito estos viajes desde Barranquilla a Bogotá, pero esto aún no se consideró aviación comercial, así que no fue hasta 1919 que se empezaron a gestar las primeras ideas concretas de fundar compañías aéreas comerciales en Colombia, luego de que el piloto estadounidense William Knox Martin fuera invitado por dos empresarios bogotanos, Carlos Obregón y Ulpiano A. Valenzuela y que al llegar a Barranquilla se asentó y empezó a frecuentar los clubes La Estrella y Barranquilla *"donde se hizo amigo de tres jóvenes empresarios, Mario Santo Domingo, Arturo de Castro y Ernesto Cortissoz con quienes compartió su intención de establecer una compañía aérea comercial, y les ofreció su experiencia y contactos en el extranjero"* (León, 2011).

Recaudando capital para realizar su primer vuelo en Colombia el domingo

15 de junio de 1919, a las cinco y treinta y cinco de la tarde, realizando durante el mismo muchas acrobacias aéreas, pues años antes había sido piloto en las fuerza aéreas de Estado Unidos, con lo cual había obtenido experticia en el manejo de su aeronave. De esta gran exhibición se concretaron ideas y se fundaron las primeras compañías aéreas con intenciones comerciales, estas fueron *“la Compañía Colombiana de Navegación Aérea, CCNA, en Medellín, el 26 de septiembre de 1919, y la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, SCADTA, en Barranquilla, el 5 de diciembre de 1919”* (León, 2011).

La compañía CCNA fundada en Manizales por Vicente Gutiérrez y un grupo de grupo de comerciantes y la compañía SCADTA en Barranquilla por *“los colombianos Ernesto Cortizos, Rafael María Palacios, Cristóbal Restrepo, Jacobo Correa y Aristides Noguera, junto con los alemanes Werner Kaemerer, Alberto Tietjen y Stuart Hosie”* (Marconi, 2016, p.5), y como menciona León (2011) estas primeras compañías empezaron trasladando solo cartas o paquetes pequeños, al igual como sucedió en la etapa de transición a nivel europeo, y que poco a poco fueron escalando y modificando estas aeronaves para poder transportar pasajeros cada vez más numerosos, pero de alto poder adquisitivo pues esta modificaciones y los pocos viajeros no hacían de esta industria una muy rentable en sus inicios, no lo suficiente como para que los costos por viaje sean asequibles.

Aunado a esto estaba la crisis posguerra por la que atravesaba Colombia al igual que muchos países del mundo, *“debido a las crisis económicas que dejó planteadas el inmenso conflicto bélico universal. Le toco a la administración Suárez enfrentar graves crisis financiera y política, que lo obligaron a renunciar en 1921”* (Santos, 2004), y que *“su sucesor Jorge Holguín logró contener a medias el*

desastre, que al fin reventaría en la quiebra del Banco López" (Santos, 2004).

Pero aún así esta industria logró crecer, con lo que con los años e innovaciones se hizo necesario el contratar a personal de servicio pues con la experticia adquirida cada vez se recorrían tramos más largos siendo viajes más duraderos, lo que trajo a colación una transformación en las personas pues con los años pasó de ser un transporte novedoso a ser sentido como rutinario, con lo que era necesario buscar modos de entretener a los pasajeros durante el vuelo, así mismo esta industria tuvo gran influencia en el pueblo colombiano, pues:

Después de la segunda guerra mundial, el desarrollo de la aviación militar impulsó el perfeccionamiento de la aviación comercial. Desde 1940 hasta 1950, en medio de los procesos de urbanización, crecimiento de población y desarrollo industrial en Colombia, poco a poco se impuso la aviación comercial, un medio de transporte que revolucionó la forma de viajar. Se fundaron por lo menos 18 compañías aéreas. Una feliz confluencia de factores contribuyó para hacer de Colombia un país con un rápido desarrollo en la aviación comercial (León, 2011).

En resumen podemos observar que la industria de la aviación comercial colombiana se dio casi a la par de la desarrollada por los países europeos y que logró ser aceptada rápidamente por los colombianos pues se volvía una propuesta mucho más rápida que otros tipos de transportes y que se hizo necesaria la contratación de personal de servicio como el auxiliar de vuelo para atender a las necesidades de los pasajeros.

1.2. ORIGEN DEL AUXILIAR DE VUELO EN EL MUNDO

El origen de esta profesión se remonta a 1912 en Alemania, año en el que para brindar un mejor servicio a los pasajeros en los primeros vuelos en dirigible se dispuso a Heinrich Kubis con 23 años de edad como el primer asistente aéreo del mundo en la compañía Alemana DELAG (Kubis, 2017). Y aunque estas responsabilidades de atención no se desempeñaban aún en aviones comerciales pues aún no surgía como tal ese campo en cuestión de transporte, a estas personas que desempeñaban estas funciones de atención *“se dio la necesidad de contratar a “mayordomos” o cabin boys para organizar el equipaje, realizar el check-in de los viajeros y tranquilizar a los más nerviosos”* (Esatur, s.f.), siendo la acepción de “Cabin Boys” o “stewards” las más usada para nombrar a estos hombres, que en ese momento eran los únicos que podían desempeñar esta profesión.

Pues se consideraba que las mujeres no eran aptas para ejercer estos servicios debido a sus cambios hormonales derivados del ciclo menstrual (Tacha y Guzmán, 2013). Hasta que en Estados Unidos en mayo de 1930 una mujer llamada Ellen Church, enfermera de profesión, con tan solo 25 años de edad decidió a incursionar en el mundo de la aviación, pues era su pasión, así que tomó cartas en el asunto recibiendo clases para ser piloto, *“a pesar del papel en el que se encontraba la mujer por aquel entonces, Ellen no se lo pensó dos veces y presentó su candidatura a la compañía Boeing Air Transport”* (Cabin Crew, s.f.). Pero su intento fue fallido, más eso no la detuvo y en busca de surcar los cielos les propuso a los directivos de esta compañía que la contrataran como auxiliar de vuelo, que a pesar de ser mujer ella tenía los conocimientos no solo de aviación sino también de enfermería y que esto la capacitaba para atender a los pasajeros por si sufrían algún

tipo de indisposición durante los vuelos, finalmente convenciéndolos de contratarla y convirtiéndose así en la primer auxiliar de vuelo femenina de la historia (Cabin Crew, s.f.).

Así *“una vez que Ellen Church demostró que las mujeres eran tan competentes como los hombres, la profesión del auxiliar de vuelo fue una oportunidad para cualquiera”* (Esatur, s.f.), consiguiendo que ese mismo año se contrataran a otras siete auxiliares de vuelo también capacitadas en enfermería *“durante un período de prueba de 3 meses, y que fueron conocidas como The Sky Girls, las primeras ocho mujeres que consiguieron volar como ayudantes en un vuelo comercial”* (Esatur, s.f.), abriendo el camino para las muchas más que vendrían a lo largo de los años. Mas, sin embargo al no tener un homónimo de “Cabin Boys” para las mujeres pues era algo que no se concibió durante 18 años que llevaba la profesión se les empezó a llamar “stewardesses” en inglés, pero para su traducción en español empezaron a usar términos como aeromozas, aerovías, auxiliares de vuelo, mayordomas o azafatas, término a que se remonta a *“mujeres musulmanas del Al-Ándalus que pertenecían a las clases adineradas poseían esclavas a su servicio”* (Ariza et al, 2017, p. 9) a las que se les denominaba azafatas *“debido a que ellas eran las que custodiaban y ponían a servicio de su señora una especie de bandeja que contenía joyas. A dicha bandeja se le denominaba “Safats” ”* (Ariza et al, 2017, p. 9).

De esta forma el trabajo de auxiliar de vuelo comenzó como una ocupación exclusivamente masculina se tornó a una de concepción femenina, pues aun cuando en un principio a las mujeres se las consideraba delicadas para volar y hacer frente a situaciones de emergencia, se demostró que las mujeres eran tan calificadas como el hombre para desempeñar todas las ocupaciones derivadas del em-

pleo. Tornándose el término de "azafata" cada vez el más usado por muchas décadas para designar a las mujeres que desempeñaban esta profesión, este se impuso en el imaginario de los viajeros para este puesto, al igual que en las compañías de aviación, convirtiendo esta profesión en una que se tornó en gran proporción una asignada a la mujer pese a que también había hombres que desempeñaban este trabajo a ellos se les asignó el calificativo de "auxiliar de vuelo" para nombrarlos, aunque algunos países de habla hispana usaban el masculino de azafata para nombrarlos que sería el término de "azafato" eran muy pocos los que lo hacían.

Así esta profesión acompañada del término se extendió por el mundo a todos los países de habla hispana que tenían compañías de aviación comercial, de esta manera se les asignaron responsabilidades como *"verificar las entradas, cargar el equipaje, servir bebidas, dar atención médica o de primeros auxilios a todo aquel que se sintiera indispuerto durante el vuelo, distribuir los protectores contra el ruido para los oídos y actuar como un guía turístico"* (Esatur, s.f.), todo esto en pro de brindar un servicio excelente a los pasajeros que sirviera como diferenciador para resaltar entre las muchas otras compañías aéreas que existían.

2. VESTUARIO DE AUXILIAR DE VUELO EN EL MUNDO

Esta nueva profesión trajo consigo una creación de vestuario que respondiera a actuar como diferenciador fácil de ubicar por los viajeros, vistiendo el cuerpo del portador dependiendo de las evoluciones sociales de la concepción del hombre y la mujer respecto de la profesión, pues como menciona Pavis (1987) *"el cuerpo sigue estando socializado por la apariencia, por los efectos del disfraz o de ocultación, sigue estando caracterizado por un conjunto de índices relativos a la edad, al sexo, a la profesión o a la descripción social"* (p.507).

Debido a esto el vestuario del auxiliar de vuelo tuvo muchas variaciones funcionales y estéticas dependiendo el lugar del mundo, las normas de las aerolíneas, el clima de las ciudades que recorren, pero bajo un mismo referente del cual nació la idea base de vestuario que fue el vestuario de las enfermeras de esa época.

2.1. REFERENTES – ANTECEDENTES

En un primer momento para el vestuario de las auxiliares de vuelo se retomó la indumentaria tradicional de las enfermeras, para poder entender la influencia en cuestión de indumento de esta profesión se muestra la siguiente imagen en la que se podrá observar el vestuario característico de la Cruz Roja que *"es una red humanitaria internacional fundada en 1863 en Suiza, con capítulos en todo el mundo que brindan asistencia a las víctimas de desastres, conflictos armados y crisis de salud"* (History.com Editors, 2018), que para 1930 ya contaba con más de 45 países que se habían unido a esta red humanitaria con más de 200 mil enfermeras de todo el mundo.

Join
now!



*The Red Cross
serves humanity*

Figura 1. ART.COM (s.f). 1910s USA The Red Cross Poster. [Póster] Recuperado de <https://www.pinterest.es/pin/617978380112657593/>

(Ver figura 1) En esta figura se observa un poster publicitario de la cruz roja bajo el enunciado de "JOIN NOW" (únete ahora) para motivar a más enfermeras a unirse a esta red, se aprecia a la mujer enfermera portando su uniforme de mangas largas en color blanco con abotonado al frente, encima del mismo lleva una capa de color azul con forro interno en color rojo y en sobre la cabeza lleva una cofia blanca con el símbolo de la cruz roja en el centro de ella.

El vestuario de la enfermera era un traje blanco y por debajo de la rodilla debido a que el blanco ayudaba visualmente a observar si el vestuario estaba sucio para así evitar propagar las enfermedades y además para comunicar sanidad, el uso de la capa era para protegerse del frío pues hacían largos servicios de guardias y las temperaturas oscilaban mucho sobretodo en las noches, pero en sí su función era *"hacerles sentir el peso en sus hombros de la responsabilidad que han contraído con la sociedad al haber elegido la carrera de enfermera"* (Feliu, 2018), el uso de la cofia era símbolo del honor, de la distinción y la responsabilidad con el que se identificaba a la enfermera, también tenía un uso funcional pues debía proteger que el cabello no invadiera su área de trabajo así que debía estar recogido y colocado dentro de la cofia (Feliu, 2018), además el forro rojo para resaltar que son parte de la Cruz roja, cuyo símbolo es la cruz de la bandera Suiza con los colores invertidos pues ahí es donde surgió este movimiento para atender a los soldados sin importar el bando en tiempo de guerra.

De esta manera la indumentaria de las enfermeras alrededor del mundo fue cambiando para cada vez hacer más simple y eficiente el desempeño de sus labores, como podremos divisar en la siguiente imagen.



Figura 2. José Vte. (s.f.) *Enfermeras de uniforme en 1940*. [Fotografía]. Recuperado de <https://www.pinterest.es/pin/617978380112657254/>

(Ver figura 2) Fotografía del vestuario de las enfermeras en 1940 que portan un vestido blanco de largo midi con ajuste en la cintura, una capa de color oscuro y una cofia, mientras el cabello lo llevan corto.

El vestuario es muy similar al portado por las enfermeras de las Cruz roja en 1910, pero solo en estructura pues este es un vestido levemente más ceñido al cuerpo y sin botones, pero con cuello de camisa y la faldas es de línea A probablemente para no interrumpir sus labores y permitirles moverse con agilidad.

Teniendo en claro la función servicial de las enfermeras y comprendiendo que la profesión de auxiliar de vuelo se creó con la misma finalidad en función al cliente es de discierne el por qué las aerolíneas en Estados Unidos, que fue donde surgió la figura de auxiliar de vuelo femenino, adoptó este vestuario para estas mujeres que como se mencionó antes en el documento, eran enfermeras de profesión.

3. LÍNEA DE TIEMPO: EVOLUCIÓN DEL VESTUARIO RESPONDIENDO AL CONTEXTO (A TRAVÉS DE FOTOGRAFÍAS Y PUBLICIDAD)

Esta evolución visual del vestuario del auxiliar de vuelo retratará de forma fidedigna los cambios con una descripción literal de la ilustración acompañada luego de un análisis de las mismas en el que en conjunto con los cambios, surgimientos y declive de compañías aéreas representativas de Colombia, cabe aclarar que de acuerdo a la época y el interés por retratar este vestuario se hizo una investigación profunda e intensa para buscar imágenes, fotografías y publicidad que retrate el vestuario del auxiliar de vuelo que permita analizar los cambios estéticos y funcionales de los mismos, este recorrido por tanto comienza en los años 30, pues no fue posible encontrar imágenes de años anteriores en el contexto colombiano.

3.1. VESTUARIO DÉCADA DE LOS 30's

Para esta década la industria de la aviación comercial colombiana había logrado buenos avances, "hacia 1930, el avión, utilizado por minorías en largas distancias, se fue imponiendo tímidamente y acabó colocándose a la cabeza" (León, 2011), una de las compañías que había logrado encumbrarse fue SCADTA, "con el respaldo de Pan American, SCADTA se expandió doméstica e internacionalmente en la década de 1930: se abrieron las rutas Medellín-Barranquilla y Medellín-Bogotá, aunque requerían escalas" (Funding Universe, 2001 citado por Ospina, 2016).

Debido a esto en 1932 esta empresa apoyó al ejército colombiano a petición del, en ese entonces, presidente Enrique Olaya Herrera poniendo a disposición no solo aeronaves sino también pilotos y apoyo técnico para poder ganar la guerra co-

lombo-peruana (1932-1933). Guerra en la cual se disputaban un territorio en la frontera entre Colombia y Perú llamado Leticia de difícil acceso, así pues el apoyo de SCADTA fue fundamental para transportar a las tropas, suministros y otros, que llevaron en conjunto con otras medidas a conseguir ganar la guerra contra Perú.

Así pues luego de esta guerra veremos la primera imagen del vestuario del auxiliar de vuelo de la empresa SCADTA.



Figura 3. SCADTA (s.f). *Leticia* [Fotografía]. Recuperado de <https://co.pinterest.com/pin/624030092088906085/>

(Ver figura 3) En la siguiente fotografía se observa a la tripulación de vuelo del avión Ford 5-ATA llamado LETICIA (1934-1939), en el que se puede ver a las

auxiliares de vuelo con un uniforme conformado por un vestido de mangas cortas con boleros en la parte de la falda de color presumiblemente blanco, una pañoleta alrededor del cuello y un delantal desde la cintura hasta arriba de la rodilla.

Dado que en 1930 ya se había logrado mostrar que una mujer sí podía ser auxiliar de vuelo y 8 mujeres lo eran en Estados Unidos es muy probable que Colombia haya seguido esos mismos pasos pues tenían muchas relaciones con aerolíneas de ese país y esa práctica se debió copiar a la situación Colombiana, por lo cual se logra deducir que las mujeres de la foto y por la vestimenta en conjunto con el delantal eran auxiliares de vuelo.

El vestuario blanco y que la tipología de vestido es debido a que se retoma todo el vestuario de las enfermeras de esa época, no se logra ver el largo en el vestido, pero se presume por la época y la historia de vestuario que sea de largo midi y que el color se deba a intentar comunicar la sanidad y pulcritud dada en los vuelos como un servicio de lujo que ya era por los altos costos como transporte. También se observa que las mujeres tienen peinados de la época y que estos peinados están muy pulidos, sin el uso de alguna variación de la cofia y en la muñeca de una de ellas se logra apreciar un reloj que se puede deducir que era para informar la hora a los pasajeros de forma rápida y oportuna durante el trayecto del vuelo.

3.2. VESTUARIO DÉCADA DE LOS 40's

En los 40's a nivel mundial había explotado la segunda guerra mundial, desde que en 1938 empezaron a soplar vientos de guerra, la industria de la aviación empezó a generar ciertos celos sobretodo para Estados Unidos que temían por las líneas aéreas controladas por alemanes en América Latina, una de ellas siendo SCADTA en Colombia y en especial esta pues su área de acción era cercana al canal de Panamá, que era una posición estratégica en caso de cualquier intervención militar, así que el gobierno promovió el fusionar SERVICIO AÉREO COLOMBIANO (SACO) con SCADTA el 26 de octubre de 1939 (Escobar, 2019), pues SACO había logrado formarse como una empresa que tenía casi en su totalidad dueños colombianos, así que debido a la guerra y a su competencia ardua con SCADTA el gobierno decidió apoyar la fusión entre estas dos compañías para cumplir la Ley de Aviación Civil que se acabada de instaurar. Consecuentemente "en enero de 1940 la Junta Directiva de la sociedad llegó a un acuerdo para cambiar el nombre de la compañía por el de AEROVÍAS NACIONALES DE COLOMBIA – AVIANCA" (Escobar, 2019).

Esto generó como menciona Ospina (2016) basado en Reyes (2011) que desde esta década Avianca constituyera un monopolio, pues era propietaria de casi todos los aeropuertos del país y les prohibía su uso a otras aerolíneas amparada bajo las leyes de esa época pues ninguna les prohibía hacer este tipo de acciones que generaban un mercado en el que pocas aerolíneas podían prosperar. En este contexto veremos la siguiente imagen que muestra los cambios en el vestuario del auxiliar de vuelo.



Figura 4. Escobar, J. (s.f). *Boeing 247D C-145 - AVIANCA* [Fotografía]. Recuperado de <https://scadta.co/aircraft-list/>

(Ver figura 4) Se observa a la tripulación de vuelo del avión Boeing 247D C-145 (1938-1947), en el que se puede ver a las auxiliares de vuelo por un traje sastre conformado por una camisa blanca, un saco de botonadura al frente con resabios de apariencia militar y una falda en línea A y un gorro usado de lado. Acompañado de calzado negro con tacones de aprox. 5 cm de alto. Estas mujeres llevan el cabello corto y correctamente peinado.

En la imagen se puede observar a 7 pilotos acompañados de 2 auxiliares de

vuelo femeninas que portan un uniforme totalmente diferenciados de ellos incluso desde el color pues aún se seguían tomando referentes de las enfermeras en este caso desde lo militar, la composición de prendas sigue formando una silueta muy parecida a los vestidos de años pasados con la diferencia de que se han vuelto prendas separadas la blusa y la falda y el sombrero o gorro que llevan a evolucionado de la cofia de enfermería a uno con una forma un tanto diferente un poco más circular. Además el logo de la empresa es llevado en un prendedor en la solapa del saco, pues al ser ellas las que atienden a los pasajeros son la imagen presencial de la marca y del servicio, lo que va de la mano con el uso perfectamente impecable de este uniforme. Los zapatos de tacón que llevan se volverá una prenda que no tendrá casi transformaciones.

Para poder observar mejor este uniforme se muestra abajo la siguiente imagen que es la representación de este vestuario, que fue hecha por la propia empresa Avianca en el 2019 que conmemoraba su centenario de creación con un evento en el Hotel Faena en Buenos Aires en el cual llevaron a cabo un desfile que mostraba por década los cambios del vestuario del auxiliar de vuelo aunque solo se mostraron vestuarios femeninos lo cual muestra como esta profesión fue siendo interesantemente entendida como una dirigida hacia la mujer.

(Ver figura 5) En la siguiente fotografía se puede observar el primer uniforme asignado a las auxiliares de vuelo cuando SCADTA se volvió AVIANCA en 1940 que consta de un conjunto sastre de blusa blanca, falda línea A y saco con 3 botones en la parte delantera y gorro con visera. Todo en color caqui a excepción de los zapatos y la blusa.



Figura 5. La agencia de viajes Argentina (2020). *Vestuario 1940*. [Fotografía]. Recuperado de <https://argentina.ladevi.info/empresas-y-productos/avianca-celebro-sus-100-anos-el-faena-hotel-n20294>

En esta imagen se observa que el color del uniforme era caqui como un resabio militar, se debe tener en cuenta que al ser una muestra histórica de Avianca sobre los cambios en la historia que ha sufrido el vestuario de los auxiliares de vuelo existen diferencias con la tomada en esa misma época, como la inexistencia de la solapa, además del largo del saco, pero se comprende al no ser exactamente el vestuario de esa época sino una representación del mismo.

Por otro lado, la empresa de aviación Transportes Aéreos Centroamericanos (TACA) creada en 1931 por el neozelandés Lowell, se expandió por varios países de Latinoamérica hasta que en 1944 fundó Líneas Aéreas TACA de Colombia en 1944 (Es-



Figura 6. VOLAVI. (20.2.2019). TACA 1944 TRIPULACIÓN. [Fotografía]. Recuperado de <https://volavi.co/aviacion/historia/historia-taca-transportes-aereos-centroamericanos>

cobar, 2019). Sin embargo solo logró tener 3 años de operaciones debido a irregularidades legales. Pese a esto analizaremos el vestuario que usaban las auxiliares de vuelo en estos 3 años de servicio.

(Ver figura 6) Se logra observar a la tripulación de vuelo del avión de aerolíneas TACA, los pilotos con traje, corbata y sombrero y a las mujeres auxiliares de vuelo correctamente uniformadas con traje de falda a la altura de la rodilla, saco levemente holgado y camisa con un gorro con forma ovoide con la punta hacia al frente y posicionada al medio de la cabeza, calzado de tacón con punta de un color oscuro, carteras pequeñas oscuras con asas largas colgando de sus hombros y tablas en las manos que deben ser las lista de pasajeros del avión.

El vestuario de las auxiliares de vuelo de esta empresa tienen diferencias en el gorro con respecto al usado en esa misma época por Avianca, otra diferencia marcada es entre los pilotos y ellas, pues los hombres no visten saco presumiblemente por las condiciones de clima que sería el uniforme reglamentario mientras que ninguna de las chicas tiene una diferencia en el vestuario. La silueta es la misma que en otras aerolíneas e incluso el conjunto, presumiblemente sea el color del vestuario el que cambie entre aerolíneas, pues en cuanto a largos, estética y estructura es demasiado similar incluido el calzado que es semejante al que usaban las auxiliares de vuelo de la empresa Avianca.

Durante los años que le siguieron a 1946, hubo en Colombia un cambio de régimen que alteró el clima político que desató una ola de violencia en los campos, generándose protestas hasta que en 1948, el Jefe del Partido Liberal, Jorge Eliécer Gaitán fue asesinado, conllevando a que se clausurara el parlamento y también a la

**BOGOTA a
NUEVA YORK
vía
AVIANCA**

En los rápidos y cómodos tetramotores DOUGLAS DC-4 que sirven la ruta de "EL COLOMBIANO", viajaré Ud. confortablemente a los Estados Unidos. **EXPERIENCIA**-30 años de servicio continuo en Colombia y en el exterior.

CONVENIENCIA - Vuelos completos sin cambio de avión.
CORTESIA - Cabineros y cabineras que hablan inglés y español.

Estos son ventajas insuperables que le ofrece nuestra nuevo servicio internacional.

2 Vuelos semanales **MIÉRCOLES y SABADOS**.
 Solicite informes en nuestros Oficinas o consulte a las Agencias de Turismo.

1949
 PREMIOS
 1949

AVIANCA
 EL PUNTO DE AVIACIÓN DEL MUNDO DE AMÉRICA

Figura 7. Revista Semana (21 de marzo de 1949). Revista Semana, 27. Vol. VI, #135, pág. 3 [Fotografía de revista]. Recuperado de https://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/76565/1/recorrido_marca_avianca.pdf

censurara de la prensa (Santos, 2004), lo que influyó en los aspectos económicos de las empresas Colombiana incluidas las de aviación, así el uso de publicidad en los medios escritos fue un puente para las empresas para reponerse de toda esta situación política que sucedía en el país.

La empresa de aviación comercial Avianca al ser una de las más establecidas optó por esto, así que para ahondar en la concepción de la profesión de auxiliar de vuelo se muestra la siguiente imagen que es la publicidad que usaba la empresa Avianca para publicitar sus vuelos a los colombianos.

(Ver figura 7) Se puede apreciar en la imagen publicitaria a una auxiliar de vuelo vestida con un saco a la cadera, una falda y el cabello corto y recogido hacia adentro en unos rollos (vestuario de Avianca de los 40's), que atiende a un hombre y una mujer pasajeros de la aerolínea Avianca, bajo ellos se encuentra la premisa "cabineros y cabineras que hablan inglés y español".

En esta página de publicidad también *"se muestra como para esta época se inician los vuelos a ciudades como Nueva York , lo que obliga a la marca a ofrecer de manera más explícita las características que le darían ventaja competitiva y absoluta"* (Tacha y Guzmán, 2013, p.47) a Avianca en el mercado latinoamericano y del mundo, mientras se hace anuncio de cabineros y cabineras (como se les conocía a los auxiliares de vuelo en esa época) como una de las ventajas insuperables que ofrece el servicio internacional, aunque el anuncio comunica de forma escrita que los auxiliares de vuelo son hombres y mujeres es de resaltar que en la imagen principal se puede apreciar que quien atiende ese vuelo es una auxiliar de vuelo sonriente, uniformada, con el cabello muy bien arreglado, con una bandeja en la

mano ofreciendo diferentes productos comestibles, como la imagen corporativa en dibujo que representa lo descrito en las letras pequeñas del anuncio. Pudiendo connotar que la mujer es la representación de la profesión de esta época como enganche visual para atraer a los futuros viajeros.

3.3. VESTUARIO DÉCADA DE LOS 50's

Para la década de los 50's en cuestiones de aeronáutica Avianca seguiría siendo la empresa mejor establecida, aunque tendría algunos cambios debido a las fusiones de tendría con diferentes aerolíneas a las que lograría absorber, asimismo estos cambios también se verían representados en los uniformes de la tripulación siendo no solo permeados por los cambios en materia institucional sino también por la moda de la época.

(Ver figura 8) Se observa en la imagen una representación del uniforme de AVIANCA de la época de los 50's, que consistía en una falda Channel de color azul Francia por encima de las rodillas, una sobrechaqueta de manga $\frac{3}{4}$, además de un gorro completamente circular, ambos del mismo color, y una blusa blanca. El maquillaje es neutro, pero se remarca los labios rojos.

El uniforme tiene una variación en color importante respecto a la década anterior pues se pasa del caqui al azul Francia para darle una nueva imagen a la marca, además existe un cambio en el largo de la falda pues se acorta respecto a la anterior y la chaqueta también es acortada de mangas, con mayores botones al frente, aunque se desconoce las funcionalidad que brindaría este nuevo uniforme en la época, se connota que el acortamiento de las mangas se dio debido a una búsqueda en favorecer el mantenimiento de la pulcritud durante el servicio dentro del avión pues el servicio de comidas era una de los servicios que con ahínco se promocionaba.

Así pues Avianca lograría en 1953 absorber a su competidora Sociedad Aé-



Figura 8. La agencia de viajes Argentina (2020). *Vestuario 1950*. [Fotografía]. Recuperado de <https://argentina.ladevi.info/empresas-y-productos/avianca-celebro-sus-100-anos-el-faena-hotel-n20294>

rea de Tolima (SAETA), fundada el 25 de julio de 1946 con ayuda del gobierno departamental de Tolima con la finalidad de unir la capital de este departamento con Girardot y Bogotá, empezando por la creación de diversas pistas de aterrizaje, pues las ya existentes seguían siendo monopolizadas por Avianca, lograron en los siguientes años una gran estabilidad financiera, un buen recibimiento por parte de los colombianos debido a que empezaron nuevas rutas aéreas *"desde Bogotá a Cartago, Cali, Garzón, Neiva, Ibagué y Bogotá, lo cual consolidaba a la compañía como de carácter netamente regional"* (Escobar, 2008), constituyéndose lo suficiente para que Avianca al sentir la competencia decidiera ofertar para adquirirla totalidad de los activos de la compañía, logrando después de muchos debates la compra de SAETA, *"así termina su corta existencia la primera línea aérea de carácter regional que se fundó en Colombia"* (Escobar, 2008) pasando a ser parte integral del monopolio Avianca.

Por esos años la política en el país Colombiano estaba en crisis, por lo cual en el 13 de junio de 1953 *"para poner fin a la violencia, y restablecer la justicia, según dijo en su primera alocución, tomó el poder el comandante de las Fuerzas armadas, teniente general Gustavo Rojas Pinilla"* (Santos, 2004) a través de un golpe de estado apoyado por el Partido Liberal y la mitad del conservadurismo, derrocando y exiliando así al presidente Laureano Eleuterio Gómez Castro; durante este gobierno se logró:

El derecho al voto de la mujer en Colombia fue aprobado el 25 de agosto de 1954 a través del acto legislativo No. 3 de la Asamblea Nacional Constituyente bajo la dictadura de Gustavo Rojas Pinilla, lo que se consolidó como un gran triunfo para el género femenino, aunque ese momento no fue escenario de elecciones. (Lígia, 2017, p.6)

Por otro lado Avianca absorbió en 1954 a la empresa Líneas Aéreas Nacionales, S.A. (LANSA), constituida el 5 de mayo de 1945 en la ciudad de Barranquilla como una empresa 100 por 100 colombiana, que pasó por el mismo proceso de creación de pistas de aterrizaje que SAETA en todos los destinos nuevos que quisiera aperturar, proceso por el cual pasarán todas las empresas aéreas que surjan como competencia, al igual que SAETA logró conquistar una fracción de público al cual transportar durante los años de funcionamiento tuvo varios problemas pues al querer entrar en la competencia en aviación comercial los precios de los tiquetes debían lograr estar a la par de otras aerolíneas, en las cuales Avianca estableció competencia desleal en varias ocasiones pues por el tamaño de empresa y el poder no solo económico que poseía abarataba los tiquetes.

Y, al no poder competir por ese flanco, decidieron en 1947 implementar el servicio abordo contratando enfermeras recién graduadas como auxiliares de vuelo, así *"las primeras cabineras fueron Aída Varona, Leonor Mesa, Elvira Garzón y Leonor Martínez"* (Escobar, 2008, p.2), con esto la empresa consiguió seguir escalando con altibajos, pero nuevamente los accionista de Avianca ofertaron en 1954 justo cuando la empresa estaba pasando por una crisis financiera logrando *"desarticular la competencia, ampliar su flota, hacerse a los nueve aeropuertos construidos por LANSA, y heredar los derechos de tráfico en la ruta a Caracas, ruta que se convertiría muy pronto en el primer trayecto en la ruta a Europa"* (Escobar, 2008, p.4).

Como estas empresas existieron muchas que intentaron hacerse de un lugar en la aeronáutica comercial, pero que no lograron ni establecerse, pero un eje fundamental ya establecido para estas compañías era el ofrecer servicio abordo por parte de auxiliares de vuelo.



Figura 9. Rodríguez, M. (s.f.) *Azafata Atendiendo Pasajeros* [Fotografía]. Recuperado de <https://bit.ly/3kicEYw>

(Ver figura 9) La fotografía muestra el servicio en un avión dado por auxiliar de vuelo femenina que porta un traje sastre con falda, camisa blanca, un gorro con un lazo en la parte central delantera, el cabello corto y presentación impecable atendiendo a pasajeros con una sonrisa.

Se puede seguir observando que la atención dentro de los aviones era dada por mujeres, el vestuario que no se puede identificar a la aerolínea que pertenece,

tiene la misma estructura ya vista en otras aerolíneas y se compone por las mismas prendas con algún pequeña variación como en el gorro que debe ser alusivo a la empresa, al igual que el color del vestuario.

En abril de 1955 surgió una nueva compañía aérea comercial esta fue Rutas Aéreas de SAM – RAS, como incursión de la Sociedad Aeronáutica de Medellín S.A. – SAM en el ámbito de transporte de pasajeros en la cual se reorganizó la compañía, para lo cual se *“adquirieron aviones de pasajeros: tres Douglas DC-3 y tres DC-4 con 21 y 60 cómodas sillas respectivamente y configurados con interiores de lujo”* (Escobar, 2007, p.2), que al igual que las otras compañías ya absorbidas por Avianca implementaron el servicio abordo.

(Ver figura 10) Fotografía que muestra a un piloto y a una auxiliar de vuelo frente al avión HK-521 de la empresa SAM – RAS, el uniforme de la auxiliar de vuelo es un traje sastre con falda a la que no se le ve el largo, un saco con manga 3/4 de 3 botones blancos y una blusa blanca, además tiene guantes blancos y una gorra ovoide con solapa y el logo de la marca en la parte delantera. Y una cartera de largo medio que le cuelga del hombro izquierdo.

Las prendas del uniforme de las auxiliares de vuelo continúan siendo un sastre de falda y saco con blusa , los cambios en esta aerolínea son la disposición de los botones y ser más ceñida al cuerpo para acentuar la figura de la mujer y el uso de los guantes blancos para comunicar la sanidad de la aerolínea, además de la variante leve en la forma de la gorra que porta. El color también parece ser diferente pues tiene mayor saturación por lo que se asume sería un azul oscuro o negro. De esta fotografía en la que se muestra la tripulación de vuelo se connota



Figura 10. Rodríguez, M. (s.f.) *Tripulación del HK-521*. [Fotografía]. Recuperado de <https://volavi.co/aviacion/historia/sam-sociedad-aeronautica-de-medellin-consolidada-sa/2>

como parte fundamental de la tripulación está la figura del piloto y la del auxiliar de vuelo es llevada a cabo por una mujer, que como hemos visto es reflejo y reproducción de lo que se tenía establecido como norma no escrita del papel de la mujer en las aerolíneas de la época.

(Ver figura 11) Se observa en la publicidad de la aerolínea RAS su itinerario de vuelos acompañado del dibujo de un piloto de fondo y una auxiliar de vuelo sonriente ocupando casi la tercera parte vertical de la página. Se la muestra en uso de

Ahora vuelos semanales a:

PANAMA - MIAMI - WASHINGTON
 NEW YORK - CHICAGO - GUATEMALA
 MEXICO - SANTIAGO DE CHILE
 LOS ANGELES

vía **RAS**
RUTAS AEREAS SAM



Sin cambio de avion entre Colombia y Miami

ITINERARIOS

LUNES Y JUEVES

Salida de BOGOTA	06:00 a. m.
Salida de MEDELLIN	09:00 a. m.
Llegada a PANAMA	10:00 a. m.
Llegada a MIAMI (APA)	05:43 p. m.
Llegada a GUATEMALA (QUEST)	01:00 p. m.
Llegada a MEXICO (QUEST)	07:00 p. m.
Llegada a NEW YORK (EAL-NAL)	martes y viernes
Llegada a AMSTERDAM (KLM)	02:10 (sábado)
Llegada a SANTIAGO (ALA)	12:45 p. m. (miércoles y sábado)

MARTES Y VIERNES

Salida de NEW YORK (diaria)	11:00 p. m.	EAL a NAL (dom y jueves)
Salida de MIAMI (APA)	07:30 a. m.	(martes y viernes)
Salida de MEXICO (QUEST)	03:00 a. m.	(martes y viernes)
Salida de GUATEMALA (QUEST)	05:00 a. m.	(martes y viernes)
Salida de PANAMA	03:45 p. m.	(martes y viernes)
Salida de AMSTERDAM (KLM)	08:15 a. m.	(dom)
Salida de SANTIAGO (ALA)	12:00 a. m.	(dom y miércoles)
Llegada a MEDELLIN	03:45 p. m.	(martes y viernes)
Llegada a BOGOTA	05:45 p. m.	(martes y viernes)

TARIFAS

	IDA Y REGRESO			IDA Y REGRESO	
	IDA	REGRESO		IDA	REGRESO
BOGOTA a PANAMA	US\$ 40.00	US\$ 70.00	CALI a MEXICO	US\$ 151.00	US\$ 248.00
BOGOTA a MIAMI	95.00	182.00	CALI a NEW YORK	142.00	275.00
BOGOTA a NEW YORK	139.00	276.00	CALI a SANTIAGO	209.00	377.00
BOGOTA a MEXICO	130.00	243.00	PEREIRA a CURACAO	107.00	192.00
BOGOTA a GUATEMALA	90.00	147.00	PEREIRA a PANAMA	28.00	48.00
BOGOTA a SANTIAGO	206.00	372.00	PEREIRA a GUATEMALA	80.00	142.00
BOGOTA a CURACAO	92.00	161.00	PEREIRA a MIAMI	92.00	178.00
MEDELLIN a CURACAO	102.00	182.00	PEREIRA a MEXICO	128.00	239.00
MEDELLIN a PANAMA	25.00	42.00	PEREIRA a NEW YORK	137.00	266.00
MEDELLIN a GUATEMALA	75.00	140.00	PEREIRA a SANTIAGO	204.00	368.00
MEDELLIN a MIAMI	89.00	152.00	MANIZALES a CURACAO	102.00	192.00
MEDELLIN a MEXICO	115.00	214.00	MANIZALES a PANAMA	37.00	66.00
MEDELLIN a NEW YORK	124.00	243.00	MANIZALES a GUATEMALA	87.00	160.00
MEDELLIN a SANTIAGO	291.00	545.00	MANIZALES a MIAMI	92.00	178.00
CALI a CURACAO	111.00	209.00	MANIZALES a MEXICO	117.00	217.00
CALI a PANAMA	43.00	77.00	MANIZALES a NEW YORK	126.00	244.00
CALI a GUATEMALA	93.00	172.00	MANIZALES a SANTIAGO	202.00	366.00
CALI a MIAMI	98.00	187.00			

	IDA	IDA Y REGRESO
BARRANQUILLA, SANTA MARTA y CARTAGENA a CURACAO		
BARRANQUILLA, SANTA MARTA y CARTAGENA a PANAMA	US\$ 45.00	US\$ 82.00
BARRANQUILLA, SANTA MARTA y CARTAGENA a GUATEMALA	95.00	
BARRANQUILLA, SANTA MARTA y CARTAGENA a MIAMI	100.00	
BARRANQUILLA, SANTA MARTA y CARTAGENA a MEXICO	115.00	
BARRANQUILLA, SANTA MARTA y CARTAGENA a NEW YORK	144.00	
BARRANQUILLA, SANTA MARTA y CARTAGENA a SANTIAGO	221.00	381.00



Solicite mas informes en su agencia de turismo o en **Aviaco.net** de RAS



Figura 11. Escobar, J. (1956) Publicidad de RAS en noviembre de 1956. [Publicidad]. Recuperado de <https://volavi.co/aviacion/historia/sam-sociedad-aeronautica-de-medellin-consolidada-sa/2>

su uniforme que consta de un traje sastre de falda, saco con el logo en la solapa, blusa y sombrero ladeado también con el logo y el cabello corto y con ondas.

Es impactante observar que esta publicidad se enfoca en mostrar a la auxiliar de vuelo en primer plano acompañando la oferta de vuelos, estando detrás de ella la figura del piloto como otro personaje que representa la esencia y el enfoque de la empresa. Se puede ver gran similitud con la Figura 11 en la que se retrata a estos mismos personajes, el piloto siendo un hombre y la auxiliar de vuelo una mujer, que es dibujada acentuando sus curvas con el ajuste de las prendas como atractivo para llamar la atención de los futuros clientes.

Por otro lado para la historia de la mujer en Colombia, esta década fue de resaltar, aunque hasta 1957 los derechos democráticos de la mujer no le fueron reconocidos, su influencia en la vida nacional ha sido profunda desde siempre. Muchas mujeres desempeñaron un papel decisivo en la historia colombiana del siglo XX (Santos, 2004). Viendo así uno de los papeles importantes que desempeñaban era el de la profesión de auxiliar de vuelo.

La década de 1950 finalizaría con muchas campañas publicitarias por parte de Avianca para seguir destacando frente a las otras aerolíneas que se formaban (Ospina, 2016).

3.4. VESTUARIO DÉCADA DE LOS 60's

Esta década marcó un hito en la industria de la aviación comercial no solo a nivel Colombiano sino también a nivel mundial pues como veremos, el papel de la mujer en las aerolíneas será representado para generar interés en la compra de tiquetes de avión.

En Colombia como menciona Ospina (2016) basado en (Funding Universe, 2001) Avianca seguiría siendo la aerolínea dominante debido entre otras cosas al gran poder económico de sus dueños, pero a pesar de la poca competencia que habían logrado obtener al absorber a sus competidores muchas más compañías aéreas serían creadas pues veían esta industria como una muy prometedora, debido a esto Avianca le apostó fuertemente a la publicidad, existiendo mucho material publicitario a analizar, al igual que fotografías que retrataban la concepción de la profesión del auxiliar de vuelo que veremos a continuación.

(Ver figura 12) En la siguiente fotografía a color en la que se observa a la auxiliar de vuelo atendiendo a los pasajeros, ofreciéndoles bocadillos, lleva la capa roja emblemática del vestuario de Avianca de 1960 acompañado de una gorra en color azul marino también con el logo de la marca y zapatos en punta de tacón de aproximadamente 3cm de altura. La auxiliar de vuelo lleva guantes blancos, el cabello corto y pulcramente peinado, además de un maquillaje un poco oscuro en los ojos y los labios rojos.

Esta imagen es particularmente similar a la Figura 7 que fue la publicidad de Avianca en 1949, en esta la imagen del auxiliar de vuelo es capturada siendo una



Figura 12. RETROHOUND (s.f). AVIANCA AIRLINES. [Fotografía]. Recuperado de <https://www.flickr.com/photos/33158682@N06/5459925251/in/photostream/>

mujer nuevamente la que tiene ese cargo en la aerolínea, además que se populariza el servicio de la ruana roja que es portada únicamente por mujeres que se anuncia como un servicio de lujo, igualmente se aprecia una variación en el vestuario respecto de la década anterior pues se implementa en el vestuario la figura del cóndor, ave nacional de Colombia desde 1834, como insignia tanto en la gorra como en la ruana, también el azul del uniforme se vuelve más intenso y oscuro al igual que el uso de guantes blancos como alegoría de higiene.

De este modo Avianca como menciona Marconi (2016) entró a un periodo de cambio, de renovación pues empezó a adquirir los nuevos aviones Jet que surgieron en el mercado, con lo que dejarían un vacío en sus operaciones pues con estos no podrían entrar a las áreas más remotas en Colombia, sin embargo para prestar los servicios internacionales alquilaban aviones Pan Am, eventualmente también aviones Boeing 720B, pues tenían mayor capacidad para pasajeros, mejor potencia y por tanto mejor despegue en su base principal que era Bogotá, hasta que sus servicios internacionales se hicieron exclusivamente en Jet, potenciado de su servicio exclusivo de Ruana Roja.

(Ver figura 13) En la siguiente imagen publicitaria de AVIANCA se muestra la imagen en primer plano de una auxiliar de vuelo que presta el servicio de RUANA ROJA, la fémina está vestida con una blusa blanca, un gorro azul con solapa en el lado izquierdo, la ruana roja con cuello abierto de aproximadamente 15 cm con logotipo en blanco de la marca bordado a la altura del pecho izquierdo y guantes blancos.

Esta publicidad enaltece el servicio de RUANA ROJA con la premisa "Red

AVIANCA...FIRST CHOICE FOR

JETS



**NONSTOP
JAMAICA**

**FASTEST TO
COLOMBIA**

*Red
Ruana*
SERVICE



RED RUANA service, smartest from New York to Montego Bay, Kingston and Bogota. On AVIANCA's big Boeing 707s cruising up to ten miles a minute, your flight's relaxing as a siesta under the palms! Cabins are extra spacious, lounge luxurious . . . 2 galleys, 2 bar units with very latest equipment aloft. **RED RUANA** service with expert attendants brings you South America's finest hospitality.

\$204⁶⁰ **ROUNDTRIP
JAMAICA**

BASE ON BUSINESS

FROM MIAMI NONSTOP BOGOTA

Call your TRAVEL AGENT or

AVIANCA

FIRST AIRLINE IN THE AMERICAS

New York: 8 West 47th Street, N. Y. 20

JU 6-6040

Miami: 309 East Flagler St., FR 7-3336

HOLIDAY / JANUARY

29

Figura 13. Imageshack (s.f.) 61AVIANCA [Publicidad]. Recuperado de <https://www.pinterest.es/pin/617978380112476721/>

ruana service with expert attendant brings your South America's finest hospitality" en el que hacen mención de la hospitalidad de Sudamérica. Además se muestra como característica de este servicio a la mujer con maquillaje sobrio y labios rojos como atractivo para atraer al público a hacer uso de este medio de transporte con esta aerolínea en específico, se connota como el avión que es el medio de transporte que se promociona queda relegado a un segundo plano pues la imagen del mismo se muestra de un tamaño ínfimo.

A principios del año 1961 en Avianca habían tensiones entre la administración de la misma y sus empleados (Ospina, 2016) por lo que es creada de la Asociación Colombiana de Auxiliares de Vuelo (ACAV) por los señores Hernando Ortiz y Ramiro Castro debido a las irregularidades, arbitrariedades y abusos que se presentaban día a día con sus compañeros Auxiliares de Vuelo, presentando ese mismo año su primer pliego de peticiones a Avianca, pero al no obtener respuesta empezaron una huelga de hambre frente a la Plaza de Bolívar apoyada por la mayoría de las auxiliares de vuelo de Avianca logrando finalmente obtener algunos derechos y su reconocimiento (Ariza et al, 2017) estableciendo un antes y un después en las condiciones laborales de este gremio con la consolidación formal de un grupo que les diera voz a los trabajadores de este sector (Briceño, 2019).

En 1962 se creó una compañía que viendo la oportunidad de negocio en la áreas mas subdesarrolladas apartadas de las regiones del país a las cuales ninguna empresa de aviación comercial llegaba debido al riesgo que implicaba para las aeronaves (Marconi, 2016), esta fue el Servicio de Aeronavegación a Territorios Nacionales (SATENA) que nació con la firma del Decreto 940 del 12 de abril de 1962 por parte del señor Presidente de la República, Señor Alberto Lleras Camargo, que

la crea con el propósito de ofrecer un servicio de transporte aéreo en beneficio de las regiones subdesarrolladas del país y fomentar su crecimiento en diversos aspectos (Ramirez, 2006); empresa que prosperará y se establecerá fuertemente en el país colombiano.

**LOS MAS MODERNOS
Y RAPIDOS JETS
A SURAMERICA**

BOEING 720 B

Sin escala a
PUERTO RICO

Sin transbordo a
CARACAS
BOGOTA
QUITO
LIMA

AVIANCA, como el ocelote, nació en Suramérica, fundada en Colombia hace más de 44 años.

Su servicio típico «Ruana Roja» es garantía y símbolo de la hospitalidad Suramericana.

AVIANCA
LA LINEA AEREA COLOMBIANA

Salida todos los Domingos
Tres vuelos jet semanales en combinación con Air France
Consulte a su Agente de Viajes IATA, a PAA (Agentes Generales) - o a AVIANCA en Madrid, Edificio España, Tel. 2.41.42.00

(Ver figura 14) De este modo para 1964 se puede apreciar la publicidad de Avianca con un dibujo de una auxiliar de vuelo del servicio de ruana roja, ocupando casi la mitad de la página, con falda a la altura de la rodilla, guantes y zapatos de tacón de aprox. 5cm que lleva a un ocelote pequeño.

Distinguimos como continua la publicidad en la que es la mujer la que representa el servicio de auxiliar de vuelo acompañado del uso de la ruana roja bajo la premisa "Su servicio típico "Ruana roja" es garantía y símbolo de hospitalidad suramericana", una mujer que está completamente feliz prestando este servicio en compañía de un ocelote que como menciona la hoja publicitaria es "AVIANCA, como el ocelote nació en Sudamérica, fundada en Colombia hace más de 44 años".

(Ver figura 15) En esta ilustración se observa la publicidad con la imagen de una auxiliar de vuelo del servicio exclusivo de RUANA ROJA con su uniforme correspondiente a la época levantando la mano a modo de saludo, acompañada de la oferta de vuelos y el logotipo de la marca en la parte baja del anuncio.

El anuncio publicita las ofertas y como gancho hacia el comprador nuevamente ponen una imagen del servicio exclusivo que tiene de RUANA ROJA, pero lo hacen por medio de la mujer, que se empieza a volver un hábito para representar este servicio, un dibujo de ella muy sonriente para representar la cortesía de recibimiento de la empresa, lo que connota que ya la profesión posiblemente solo la desempeñaban mujeres o al menos lo hacían en un alto porcentaje.

Con el paso de los años Avianca habría cada vez más rutas internacionales en los que veía gran potencial comercial, Brasil no fue la excepción, fue así como



Bogotá

**miércoles y
domingos**

En Jets-Boeing 720B con nuestro servicio exclusivo Ruana Roja. Sin transbordo a SAN JUAN, CARACAS, BOGOTA, QUITO y LIMA.

Cinco vuelos Semanales en combinación con AIR FRANCE

Desde 1919

AVIANCA

LA LINEA AEREA INTERNACIONAL COLOMBIANA

Consulte a su agente de viajes IATA o a PAN AM (Agentes Generales) en Barcelona, Mallorca, 250, Teléfono 215 20 58, o a AVIANCA en Madrid, Edificio España, Teléfono 248 28 12.

Figura 15. Hemeroteca virtual ABC (febrero 1966). *Publicidad Avianca* [Fotografía]. Recuperado de https://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/76565/1/recorrido_marca_avianca.pdf

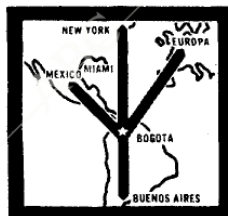
**Nuestro Servicio
Ruana Roja
es de primera,
no sólo en
primera clase**



**Por eso la mayoría de los pasajeros
a Colombia vuelan por AVIANCA**

Nuestras azafatas son bonitas, no sólo en 1.ª clase.
Nuestras azafatas son amables, no sólo en 1.ª clase.
Nuestras azafatas lucen Ruana Roja, símbolo de
nuestra hospitalidad, no sólo en 1.ª clase.

En su vuelo a Hispanoamérica disfrute del Servicio
Ruana Roja, exclusivo de AVIANCA.



Cinco vuelos semanales en combinación con AIR FRANCE

Su agente de viajes es un experto. Consúltelo.
AVIANCA, Edificio España.
Reservas: Teléfono 248 28 12 - Madrid



ABC

EDICION ESPECIAL

OLIVAR ESPAÑOL

ENERO - 1968

CONSULTEN A LAS AGENCIAS DE PUBLICIDAD

a mediados de 1968 tomaron la decisión de iniciar operaciones de Bogotá a São Paulo y a Rio de Janeiro, por ser la gran ciudad industrial de Brasil y un destino turístico mundial respectivamente (Marconi, 2016).

(Ver figura 16) Publicidad de AVIANCA de 1968 que ocupa la mitad de la página, y en la parte superior de la misma se encuentra la imagen de una mujer auxiliar de vuelo, debajo de la cual están las siguientes premisas: "Nuestras azafatas son bonitas no solo en 1. clase", "Nuestras azafatas son amables no solo en 1. clase" y "Nuestras azafatas lucen Ruana Roja, símbolo de nuestra hospitalidad, no solo en 1. clase".

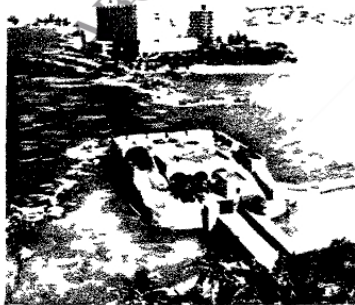
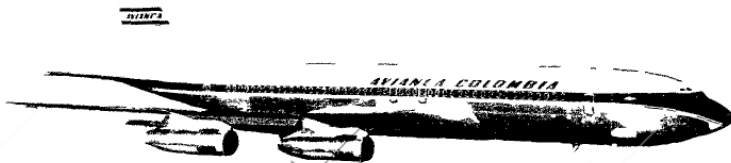
La siguiente imagen muestra a la auxiliar de vuelo como objeto de atracción, se connota como se puntualiza en la belleza y amabilidad de las mismas como cualidades exaltadas, acompañada de la ilustración de una auxiliar de vuelo, que nombran como "azafata" (término que usaban ya como cotidiano en esta década), totalmente feliz abriendo una botella de licor mientras brinda su servicio a bordo y las razones justificantes descritas del porqué viajar con Avianca es una buena decisión como viajero.

(Ver figura 17) Anuncio en el que se puede observar a 3 mujeres del servicio de RUANA ROJA, bajo las premisas "Las azafatas de RUANA ROJA le indicaran donde comer, bailar, comprar, pasear, monumentos que deberá ver..." y "el mejor servicio a bordo".

En este anuncio al igual que el anterior ya no hay distinción de género es clara la posición de la compañía al mencionar "las azafatas" como un servicio que

Con Avianca, su viaje de negocios a Iberoamérica será un viaje de placer.

En 49 años de volar sobre nuestro fascinante continente hemos aprendido a simplificarlo todo, a planearlo todo pensando en usted. Jets superveloces y confortables, las horas de salida y llegada mas convenientes, el mejor servicio a bordo.



Las azafatas de Ruana Roja le indicaran donde comer, bailar, comprar, pasear, monumentos que deba ver.



Conocemos las ciudades, las gentes, las costumbres, las atracciones del momento en cada lugar, porque Iberoamérica es nuestro territorio, nuestra casa y usted nuestro huésped.



Avianca. La línea aérea que hace fácil viajar.

Habie con cualquier amigo que haya volado en AVIANCA y no se sorprenda de su entusiasmo. Tambien usted estara entusiasmado al regreso, como lo estan mas de dos millones de viajeros que transportamos cada año.

Salidas de Madrid: Miércoles, Jueves y Domingos.

* Jueves desde 1.º de Junio.



Consulte a su agente de viajes IATA, o a AVIANCA en sus propias oficinas. Edificio España. Reservas Telefono: 248 28 12 - Madrid.

se publicitaba como uno enteramente femenino que se ve reforzado con la imagen central de esas mujeres en movimiento sonrientes y sensuales para mostrar el atractivo del servicio.

Para este mismo año se tuvo un acontecimiento importante en el que se puede seguir observando el papel desempeñado por las auxiliares de vuelo, pues se programó para la visita a Colombia del papa Pablo VI del 22 al 24 de agosto de ese año (Rosa, 2017).

(Ver figura 18) Foto de la tripulación de vuelo del avión B707 HK-1402 en el que viajó el papa Pablo VI del Aeropuerto Internacional El Dorado hasta Roma, se logra observar al piloto y la auxiliar de vuelo vestida con una falda levemente encima de la rodilla, ruana roja con cuello mao y perilla hasta la altura de la cintura, gorro tipo boina con logo de la marca en el frente central, zapatos de tacón de aprox. 5cm y guantes de cuero.

En esta fotografía se puede hacer una comparativa entre el vestuario del piloto que a lo largo de los años sigue siendo un traje con pantalón y su gorra de piloto, una camisa con corbata y zapatos presumiblemente negros, mientras el vestuario de la auxiliar de vuelo se ha mantenido en un traje con una falda que tiene variaciones en el largo y varía de falda tipo lápiz a falda de línea A, además el largo de la falda se acorta concordando con la moda de la época pues fue durante los 60's que la minifalda surgió y esto se puede observar que afectó al vestuario de las auxiliares de vuelo, haciendo más visible las piernas de estas mujeres durante el servicio, los zapatos siguen siendo de tacón y acompañado de todo portan una nueva versión ruana roja que seguiría siendo el distintivo de la marca.



Figura 18. López, N. (1968). *Tripulación del avión papal : secuencia 1* [Fotografía]. Recuperado de <https://bit.ly/36IIAak>

Esta nueva transformación de la ruana empieza desde lo particular en el cambio de cuello alto en punta abierto por cuello mao cerrado y la implementación de un perilla en el frente, otro cambio en el vestuario se da en los guantes pues estos pasan de ser de tela blanca a ser de cuero de un color oscuro con una abertura en el dorso de la mano, el gorro pasa a tener el logo de marca al frente y se suprime

VESTUARIO DÉCADA DE LOS 60's

el alero izquierdo. Para tener una mejor visualización del cambio en la ruana se mostrará la siguiente imagen en la que se puede observar los detalles antes mencionados.



(Ver figura 19) En la siguiente imagen se puede observar a detalle la construcción de la nueva Ruana Roja. Esta imagen ayuda a comprender el cambio sufrido por esta prenda fundamental en el vestuario de la auxiliar de vuelo y se presume que el cambio de vestuario se dio en este año debido a que la compañía se encontraba pronta a cumplir los 50 años de creación y funcionamiento de la misma por lo que necesitaban un nuevo vestuario acorde a la fecha tan importante que se avecinaba.



© Biblioteca Nacional de Colombia - Fondo Nereo López

Figura 20. López, N. (1968). *Periodistas invitados en el avión papal : secuencia 9* [Fotografía]. Recuperado de <https://bit.ly/38oJ5lG>

(Ver figura 20) En la subsecuente fotografía se observa el servicio de la auxiliar de vuelo dentro del interior del avión papal, se observa que parte del vestuario que está conformado por una blusa $\frac{3}{4}$ y un delantal, en el avión también se encuentran viajeros varones. Se puede apreciar que el vestuario de la auxiliar de vuelo varía en el interior del avión, pues ya no hace uso de la ruana roja ni el saco del traje, por el contrario encima de la blusa lleva un delantal para ofrecer el servicio de comidas, esta imagen ayuda a entender los cambios del vestuario en los diferentes momentos del viaje, pues las anteriores fotografías siempre retrataban a la auxiliar de vuelo sin cambios en el vestuario durante todo el viaje.



Figura 21. Revista Cromos (12 de octubre de 1968). *Una novedad más en Avianca p.4* [Fotografía]. Recuperado de https://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/76565/1/reco-rrido_marca_avianca.pdf

(Ver figura 21) En esta imagen de la revista Cromos de 1968 se observa que la página entera es publicidad de AVIANCA en la que en primer plano está la auxiliar de vuelo mostrando el movimiento la Ruana roja, el saco sastre de color azul oscuro, la falda recta sobre las rodillas del mismo color que el saco, guantes de cuero y calzado negro. Que tiene debajo las premisas "Soy una chica chic" y "Ahora soy una novedad... con mi nuevo uniforme de la Ruana Roja".

Esta imagen logra hacer ver el vestuario a color que usaban en esta década y recalca una vez más la imagen que se intenta proyectar de la mujer auxiliar de vuelo que da un servicio de lujo en Avianca como una novedad con una renovación de su vestuario.

Este mismo año también se publicó el libro Programa SENA – Avianca. Curso para auxiliares de vuelo que como el título lo dice era una guía de enseñanza para los aspirantes a auxiliar de vuelo de la compañía Avianca, en la que está descrita la historia, reglamentos y pautas para el auxiliar de vuelo, en este podremos observar y comprender el enfoque que se daba a la formación del auxiliar de vuelo como profesión en los términos que atañen a esta investigación.

En primer instancia analizaremos como se describían las condiciones estéticas en las que debía presentarse a trabajar el o la auxiliar de vuelo.

APARIENCIA PERSONAL - ASEO: La limpieza personal es fundamental tanto para conservar la salud, como para conseguir un agradable aspecto exterior. Imposible dejar de lado el baño diario, la afeitada, y el constante aseo de cabello, bozo, manos y uñas. La ropa debe ser cambiada diariamente. Hay que dar gran atención al mal aliento, la caspa y la transpiración. Estas indicaciones, unidas al frecuente uso del desodorante favorecen poderosamente la presentación personal de todo

ser humano. Son aún más obligatorios para personas que, como el Auxiliar de Vuelo, permanecen en trato continuo con muchas personas (SENA - AVIANCA, 1968, p.24-25).

En este apartado del texto se puede distinguir una narración neutra enfocada tanto a los hombres auxiliares de vuelo como a las mujeres, pues en la descripción no se ve enfocada a ningún género en específico.

MAQUILLAJE: Las jóvenes Auxiliares siempre tendrán presente mucha discreción en todo lo relacionado con su arreglo personal. Sobre todo, en el maquillaje. Los ojos y las cejas cargados de color, con líneas exageradas, la boca desmedidamente coloreada, en lugar de mejorar el aspecto del rostro, fastidian al público. Las uñas muy cortas o demasiado largas o descuidadas también indican falta de aprecio por la propia persona y por quienes la rodean. Es necesario tener presente que el perfume o las cremas nunca sustituyen el agua y el jabón (SENA - AVIANCA, 1968, p.25).

En el siguiente párrafo debido al contexto no solo temporal sino también social se comprende que está enfocado y descrito hacia las mujeres, haciendo énfasis en la discreción en el maquillaje en contraposición con la imagen publicitada en la Figura 13 que muestra los labios de la auxiliar de vuelo en un rojo profundo a juego con la Ruana Roja.

PEINADO: El peinado de la joven Auxiliar de Vuelo debe tener líneas graciosas y adecuadas a su labor. El cabello demasiado largo no es el más apropiado, tampoco recogido en un moño muy alto, éste es más adecuado para asistir a un baile que para atender al público. Es necesario recordar que, si se lleva suelto, debe permanecer perfectamente peinado y que la Auxiliar tendrá especial cuidado en no fastidiar a los pasajeros con él cuando se les acerque. Los señores Auxiliares deben visitar frecuentemente al peluquero y tendrán sumo cuidado con la caspa (SENA - AVIANCA, 1968, p.25).

El subsecuente párrafo tiene un énfasis hacia la auxiliar de vuelo no solo en extensión de palabras y requerimientos en comparación al del auxiliar de vuelo sino también en la forma en la que está descrita la sugerencia de largo o disposición del cabello, pues se hace un símil innecesario con el recogido en moño muy alto con la asistencia a un baile y la atención al público, como énfasis a que si se dispone de tal modo el cabello estaría siendo inadecuado con la prestación del servicio al viajero.

El trato amable y la sonrisa natural unidas a la comprensión y la paciencia, constituyen armas poderosas para la feliz realización de las tareas del Auxiliar de Vuelo. (...)

CONCLUSIÓN: El aspecto externo del Auxiliar de Vuelo, su porte, contribuyen poderosamente a hacer el viaje más agradable para el pasajero, a mejorar los servicios de la Empresa y, en consecuencia, progreso de la misma (SENA - AVIANCA, 1968, p.26).

Se puede leer en los siguientes párrafos las cualidades y elementos que debe tener el auxiliar de vuelo, los cuales debe potenciar para la correcta y satisfactoria realización del servicio en esta compañía, así este compendio también tiene especificado una descripción del uniforme del auxiliar de vuelo por género y el uso que se debe de dar en los diferentes momentos del vuelo que es el siguiente para los señores:

Vestido de paño negro

Zapatos y medias negras

Camisa blanca (diseño especial con manga larga y botón)

Corbata negra

Gorras negra y blanca con insignia de AVIANCA

"Smoking"

Escudos y placa con el apellido e inicial del nombre del Auxiliar (abordo solamente).

VESTUARIO DÉCADA DE LOS 60's

Uso: En tierra deben usar el uniforme completo, vestido negro, camisa blanca, zapatos y medias negras, corbata negra y gorra . En vuelos Jet usan gorra negra y en los demás vuelos, gorra blanca con banda dorada. Se les permite en clima caliente quitarse el saco, pero en este caso, deben colocar el escudo sobre la tapita que lleva el bolsillo de la camisa. Para el servicio a bordo. Los auxiliares se quitan el saco y usan el smoking" (SENA - AVIANCA, 1968, p.51-52).

Mientras que el uniforme para las señoritas auxiliares de vuelo está conformado por los siguientes elementos:

Vestido azul oscuro de saco y falda (modelo especial)

Zapatos azules de tacón alto y bajito

Medias sin vena

Blusa blanca (según modelo)

Bolso azul

Guantes blancos

Dos ruanas rojas: una de lana y otra de dacrón

Delantal rojo

Gorro azul con insignia AVIANCA

Uso: En tierra , en clima frío, usan el vestido completo, tacón alto, gorro, ruana roja de lana y guantes. En tierra, clima caliente, no usan el saco, pero llevan la ruana roja de dacrón. Deben usar también los tacones altos, el gorro, el bolso y los guantes. Durante el vuelo, las Auxiliares pueden quitarse el saco y usar delantal rojo con una placa que lleva el nombre de la Auxiliar, colocada al lado izquierdo. Además, se les permite el uso de zapatos de tacón bajito y no usan el gorro. Este solamente lo llevan en tierra (SENA - AVIANCA, 1968, p.52).

En las siguientes especificaciones de vestuario por género se puede observar la diferencia en número de prendas a vestir y la carga simbólica en el servicio Ruana Roja pues el uso de esta ruana es exclusivamente enfocado y obligatorio

hacia la mujer, asimismo se ve una diferenciación en la imposición de vestuario como imagen corporativa de auxiliar de vuelo hacia la mujer, pues en la implementación del saco en clima caliente al hombre se le permite no portar esta prenda, y quedarse en camisa con la insignia sobre la solapa de la misma, sin embargo a la mujer se le obliga, a si bien poder no hacer uso de esta prenda, usar aun así encima de la blusa la ruana de dacrón y durante el vuelo se las insta a usar un delantal también de color rojo a diferencia del hombre al cual no se pide hacer uso del mismo, sino portar un smoking en lugar del saco.

Con estas diferencias se puede connotar como el porqué de esta empresa solo muestra a la mujer en su tan anunciado servicio Ruana Roja con la figura de una mujer, pues es esta la única capaz de desempeñarla debido a que está dirigida expresamente solo a la mujer, comprendiéndose también que la profesión tiene un gran direccionamiento a que sea la mujer la que desempeñe esta ocupación dentro del ámbito de la aviación comercial, a pesar de tener y crear un curso dirigido hacia ambos géneros se da prelación y exigencia mayor a la mujer para desempeñar este cargo.

(Ver figura 22) Así como vemos en el siguiente anuncio publicitario a blanco y negro donde lo único que se resalta a color es el logo de la marca y la Ruana Roja de la auxiliar de vuelo. Bajo la premisa "nuestras azafatas conocen perfectamente suramérica y desean ayudarle"

Este anuncio se enfoca en que el atractivo de volar con esta aerolínea no es su experiencia sino otros servicios dentro de los cuáles el servicio de sus "azafatas que desean ayudarle" es de enaltecer, acompañado de la imagen de la auxiliar de vuelo vistiendo a color la ruana roja para potenciar este mensaje.

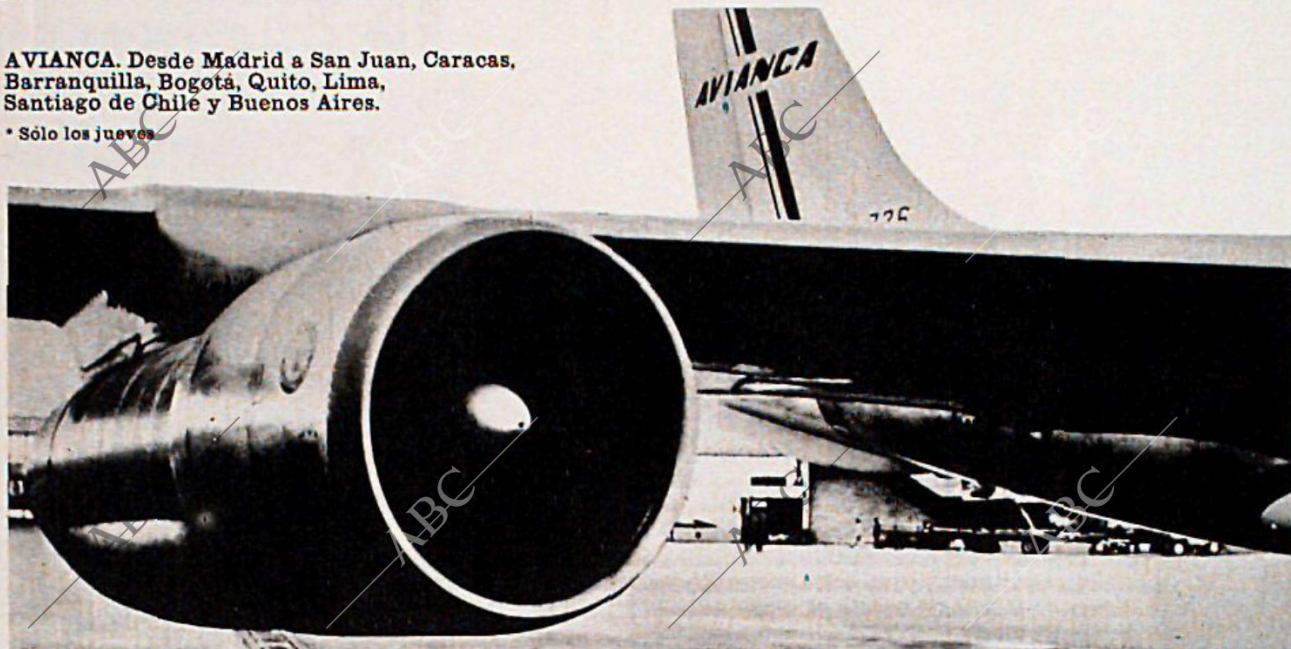
¿Para qué hablar de experiencia si volamos desde hace 50 años?



Hablemos de otras cosas muy interesantes que ofrecemos a usted. La ayuda que podemos prestarle sobre algo tan valioso como son las oportunidades de negocio en el país. Como comprar las mejores esmeraldas del mundo o las típicas ruanas, en Bogotá. Donde encontrar los mejores lugares para disfrutar de unas vacaciones... Continúe preguntando. Nuestras azafatas conocen perfectamente Suramérica y desean ayudarle. Nuestro Servicio Ruana Roja le dirá cómo puede Vd. volar a todas las ciudades del continente.

AVIANCA. Desde Madrid a San Juan, Caracas, Barranquilla, Bogotá, Quito, Lima, Santiago de Chile y Buenos Aires.

• Sólo los jueves

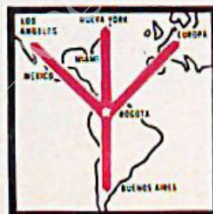


Otras líneas vuelan a Ultramar. AVIANCA vuela a su casa.

Salidas de Madrid los Miércoles, Jueves y Domingos.

Consulte a su agente de viajes IATA, que también es el nuestro o a nuestras propias oficinas: AVIANCA, Edificio España. Reservas: Teléfono 248 28 12 Madrid

AVIANCA, Mallorca, 250, Teléf. 215 20 58. Barcelona



AVIANCA

LA LINEA AEREA INTERNACIONAL COLOMBIANA

¿SURAMERICA? AVIANCA



BUENOS AIRES
SANTIAGO
QUITO-LIMA
BOGOTÁ
SAN JUAN-CARACAS

Nuestro Territorio

Volamos directos desde Madrid a: Puerto Rico, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú, Chile y Argentina. Desde Bogotá, puerta de entrada a Suramérica, volamos también directos a Brasil, Panamá, México y Estados Unidos.



AVIANCA lleva 50 años haciendo fácil Suramérica, donde nació. Por eso la conoce mejor. En su próximo viaje a cualquier país de América del Sur vuele por Avianca. Nuestro servicio Ruana Roja le hará apreciar la hospitalidad colombiana.



Bodas de Oro
Celebre con nosotros las de la primera línea aérea que se estableció en las Américas.



Salidas de Madrid: Miércoles, Jueves y Domingos.

Avianca. La línea aérea que hace fácil viajar.

Consulte a su agente de viajes IATA, que también es el nuestro o a nuestras propias oficinas: AVIANCA. Edificio España. Reservas: Teléfono, 248 28 12 - Madrid.

(Ver figura 23) Este aviso publicitario en blanco y negro impreso retrata la conmemoración de las bodas de oro de la empresa, se muestra un avión en la parte central superior acompañado de los destinos a los que se dirigen como aerolínea, al igual que el dibujo de una mujer auxiliar de vuelo con su uniforme mientras sujeta una moneda que tiene inscrito la fecha 1919-1969, el número 50 y la palabra Avianca. Al lado de la premisa "Nuestro servicio Ruana Roja le hará apreciar al hospitalidad colombiana".

En este anuncio se logra observar que se sigue haciendo uso de la imagen de la auxiliar de vuelo y su servicio de ruana roja con la moneda conmemorativa por los 50 años formando una imagen que representa los valores de la marca, en la octava parte del anuncio como gancho para atraer pasajeros, pero también hacen uso del avión en primer plano para comunicar su servicio por lo que se puede connotar que si bien se seguía haciendo uso de ese recurso lo hacían cada vez con menor destacamento.

Como pudimos observar durante esta década la ruana roja pasó a ser un elemento fundamental en la promoción de la compañía Avianca que fue representada, publicitada como emblema de servicio de lujo.

3.5. VESTUARIO DÉCADA DE LOS 70's

La década inició con nuevas discrepancias entre la aerolínea Avianca y sus auxiliares de vuelo, así en 1972 llevaron a cabo una segunda huelga en la cual lograron conseguir una reducción en las horas de vuelo mensuales pasando de 120 a 90 como máximo, asimismo se reglamentó la autorización de días libres y la unificación de la hora de almuerzo (Briceño, 2019).

También en esta década se empezó a destacar la compañía Aerovías Cón-dor de Colombia (AEROCÓNDOR) constituida el 3 de febrero de 1955 en Barranquilla por seis capitanes amigos, ex-trabajadores de Lansa y Avianca, todos ellos con amplio conocimiento en la rama de la aviación comercial, esta empresa comenzó como una empresa enfocada al transporte de carga y no fue hasta 1960 que incur-sionaron formalmente en el transporte de personas como un servicio regular con rutas entre Barranquilla, Bogotá, Cartagena, Cali, San Andrés y Medellín ganándose el título de "La línea de la costa".

Aerocóndor al convertirse en una compañía sólida con los años se moder-nizaba cada vez más de este modo el 22 de diciembre de 1972 entró a la era del jet como su competidor Avianca lo había hecho años antes adquiriendo un Boeing 720-B McCulloch International para lo cual necesitó capacitar a su personal pues este tenía una estructura y capacidad mayor a los aviones que poseían hasta esa fecha. En el vuelo inaugural del mismo se podrá observar a las auxiliares de vuelo que formaron parte de la tripulación de vuelo (Luengas y Escobar, 2009).

(Ver figura 24) En la siguiente fotografía se aprecia a cuatro auxiliares de vuelo de



Figura 24. Escobar, J. (s.f.) *HK-1973, Boeing 720-B en El dorado* [Fotografía]. Recuperado de <https://volavi.co/aviacion/historia/aerovias-condor-de-colombia-aerocondor/5>

la empresa AEROCÓNDOR, todas con un vestuario de color claro conformado por un saco sastre, una blusa de volantes, una minifalda, un sombrero con solapa pequeña y zapatos que cubren el empeine con tacón bajo.

En esta imagen se logra observar que el vestuario de las auxiliares de vuelo a pesar de ser de una diferente aerolínea que las mencionadas anteriormente conservan las mismas prendas como uniforme, con variaciones en color, blusa interna y el largo de la falda, también se debe acotar que algunas llevan el saco abierto

mientras otras no y esto puede connotar que la aerolínea tenía un poco más de flexibilidad sobre el uso del uniforme, pero la silueta como conjunto es la misma.

A mediados de 1976 la rivalidad entre Aerocóndor y Avianca alcanzó grandes proporciones pues a mediados de julio se hizo público la intención de Pan American de vender las acciones que tenía de Avianca por un valor de 12,2 millones y Aerocóndor estaba dispuesto a comprar estas acciones, pero el gobierno no lo permitió pues acotó que los otros accionistas de Avianca podían comprar esas acciones así que finalmente no se pudo llegar a ningún acuerdo (Luengas y Escobar, 2009).

Escoja a **AEROCONDOR**
y reciba más por su dinero:

**En Colombia
nadie vuela más barato.**

Y usted lo sabe.

Desde que nacimos como Línea Aérea nadie vuela más barato. Y usted lo sabe. Hemos crecido en todo. Menos en nuestras tarifas. Son las más cómodas. Son estructuradas. Y le dan derecho a muchas cosas:
A disfrutar de los itinerarios más cómodos. A conocer sitios que solo nosotros podemos ofrecerle. A utilizar nuestros Servicios de Carga. A disfrutar de verdadera atención personal, tanto en tierra como en vuelo.

Todo esto es parte de nuestro crecimiento. De nuestra lucha por conseguir que más colombianos disfruten más Colombia y conozcan más mundo.
Utilice el crédito CREDICONDOR o su tarjeta DINER'S, CREDIBANCO, BIC o CREDENCIAL y consulte a Su Agencia de Viajes.

Somos los únicos con servicio de Primera Clase en vuelos nacionales.

AEROCONDOR
La Línea Aérea de Colombia

Figura 25. Luengas, C. (s.f). *Publicidad revista Cromos*. [Publicidad] Recuperado de <https://volavi.co/aviacion/historia/aerovias-condor-de-colombia-aerocondor/>

(Ver figura 25) La imagen muestra a una mujer de atención al cliente en tierra de la aerolínea AEROCÓNDOR, se observa que tiene un pañuelo amarillo en el cuello y un saco naranja y cabello largo. Debajo se puede leer la frase: "a disfrutar de verdadera atención tanto en tierra como en vuelo".

En la imagen se puede observar a una mujer sonriente en la línea de atención en tierra que lleva puesta prendas con los colores representativos de la marca y que este vestuario es similar en estructura al de las auxiliares de vuelo de la empresa que se ve en la figura 24, las frases que acompañan la imagen de la mujeres hacen referencia a los beneficios que pueden ofrecer frente a sus rivales.

Rivales como Avianca o SATENA que en 1972 iniciaban su primera modernización luego de la implementación de la Ley 80 de 1968, pues "Satena cambio su denominación por el de "Establecimiento Público" adscrito al Ministerio de Defensa Nacional" (Ramirez, 2006), luego "con el Decreto 2344 de 1971, se dio la categoría de "Empresa Comercial del Estado" vinculada al Ministerio de Defensa Nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa y capital independiente" (Ramirez, 2006) y como tal adquirió sus 4 modernos AVRO HS-748 turbohélice fabricados en el Reino Unido con capacidad para 48 pasajeros, siendo uno el FAC1102 que veremos en la siguiente imagen.

(Ver figura 26) Se logra observa un grupo de siete auxiliares de vuelo de la aerolínea Satena, que llevan puesto de uniforme una camisa de cuello alto, una minifalda corte A, un saco de 4 botones blancos, acompañados de guantes blancos y un bolso Satchel negro colgado al hombro, de calzado tienen zapatos negros de tacón de 5 cm aprox. y unas boinas vascas con el lado izquierdo achatado sobre



Figura 26. Aerolineasatena (s.f). *Uniformes satena* [Fotografía] Recuperado de <https://www.instagram.com/p/B-w2FmHgXXf/>

sus cabezas y en el lado derecho portando el logotipo bordado de la aerolínea.

Esta imagen retrata como la aerolínea perteneciente al estado retoma los mismos valores estéticos ya planteados por otras aerolíneas de la misma época, se pueden ver que los cambios son sutiles, pero también se ven permeados por la moda de las minifaldas haciendo que las auxiliares de vuelo usen este tipo de prendas durante el servicio que prestan al igual con los zapatos de tacón y esta aerolínea también hace uso de los guantes blancos en sinónimo de pulcritud que ya se había visto en Avianca en los 60's.

Mientras tanto "Avianca se convirtió en la empresa de transporte aéreo pionera a nivel de Latinoamérica al usar de forma continua un Boeing 747 en 1976, de esta forma amplia sus rutas de destinos e itinerarios" (Tacha y Guzmán, 2013, p.60).



Figura 27. La agencia de viajes Argentina (2020). *Vestuario 1970*. [Fotografía]. Recuperado de <https://argentina.ladevi.info/empresas-y-productos/avianca-celebro-sus-100-anos-el-faena-hotel-n20294>

(Ver figura 27) En la subsecuente fotografía se aprecia el vestuario de los 70's de Avianca, este consta de un vestido azul a la rodilla con una franja ancha blanca al frente, un sombrero redondo blanco con alero levantado, un pañuelo grande con estampado de círculos y botas blancas casi hasta la rodilla con tacón medio.

Este vestuario como representación del usado en esa época es un gran cambio a simple vista sobre todos los demás que han sido analizados, se simplifica el traje y se vuelve vestido, regresando a una altura a la rodilla, se aclara levemente el azul usado además de la implementación de una franja grande y gruesa en la parte del pecho, el cambio más notorio se da en el calzado, pues a nivel mundial las botas eran moda dentro de este servicio, así este cambia pasando de ser tacones a ser botas de color blanco pero también de tacón, se adiciona un nuevo accesorio que es el pañuelo para diferenciar más la marca.

(Ver figura 28) La siguiente fotografía muestra a dos auxiliares de vuelo de Avianca, portan el uniforme conformado por un vestido azul, chaqueta azul de solapa, blusa blanca, pantimedias negras y una ruana roja.

Esta imagen muestra la variación en la ruana roja del vestuario de esta época como complemento del vestuario mostrado en la figura 27, esa ruana tiene una abertura en V hasta la altura del pecho a diferencia de la ruana anterior que tenía un cuello mao cerrado y perilla (Figura 18), volviendo esta prenda una prenda con una construcción simple en un rojo completo para la prenda, por otro lado se observa que las botas blancas no se llevan en la foto se presume que fue por la poca practicidad de uso, tampoco se observa que porten el sombrero blanco reglamentario.



Figura 28. Ospina, L (s.f). *Uniforme Ruana Roja Avianca*. [Fotografía] Recuperado de <https://web.facebook.com/photo.php?fbid=3481147005288660&set=p.3481147005288660&type=3>

De este modo termina la década de los 70's en el que se pudo apreciar que la moda es un factor determinante en los cambios del vestuario del auxiliar de vuelo, además el vestuario por compañías aéreas es similar para sus respectivas auxiliares, la diferencia la marca Avianca con el uso de la ruana como elemento extra y en la última variante el uso del pañuelo.

3.6. VESTUARIO DÉCADA DE LOS 80's

Desafortunadamente para el principio de esta década AEROCÓNDOR entró en un crisis financiera de la cual no sería capaz de salir, el 24 de abril de 1980 marcó el principio del fin para la compañía, pues "el Gobierno Nacional, por medio de la Superintendencia de Sociedades, declaró la disolución y ordenó la liquidación de la compañía. Aerocóndor continuaría operando cuando pudiera cancelar una deuda de más de mil quinientos millones de pesos" (Luengas y Escobar, 2009, p.9). Esta crisis terminó el 16 de junio de 1980 día en que se suspendieron definitivamente los vuelos con lo cual más de medio millar de empleados quedaron sin empleo, sin el pago de sus últimos 3 salarios ni el pago de cesantías y demás prestaciones por ley, pues la empresa quedó en quiebra total, por mal manejo administrativo y financiero, y aun cuando en los siguientes años intentaron que el estado los ayudara a pagar sus deudas por medio de un préstamo, ningún acuerdo se logró, siendo ese el fin de esta compañía (Luengas y Escobar, 2009).

A nivel socio-político Colombia entró a dos décadas de declive, pues:

El fin de siglo representó para Colombia numerosos traumatismos económicos, sociales y políticos en los que son axiales la confrontación con el narcotráfico, el conflicto con la subversión, y la guerra sin cuartel entre los paramilitares o autodefensas y la guerrilla subversiva, y la horrible secuela de todos ellos: el secuestro (Santos, 2004).

Puesto que a partir del comienzo de la década Colombia, en respuesta a la demanda de aumento de consumidores de cocaína, cobra relevancia como país productor y exportador de esta sustancia. Siendo una de las aerolíneas afectadas Avianca, pues sufrió varios incidentes, uno de ellos fue que un Boeing 747 se estre-



Figura 29. La agencia de viajes Argentina (2020). Vestuario 1986. [Fotografía]. Recuperado de <https://argentina.ladevi.info/empresas-y-productos/avianca-celebro-sus-100-anos-el-faena-hotel-n20294>

lló en 1983 cerca de Madrid, en 1988 un 727 se estrelló en Cúcuta, situaciones que afectaron su imagen; así como que ya para 1986 tenía deudas por USD 170 millones que tuvieron ser renegociadas, además para 1988 ya habían pagado multas que ascendían a USD 14 millones por tráfico de estupefacientes porque en aviones de la compañía se habían hallado alrededor de 450 kilos de narcóticos, lo que les generó un gasto extra pues debían implementar grandes medidas de detección de drogas, en estas condiciones la empresa tuvo un cambio de vestuario que veremos en la siguiente imagen.

(Ver figura 29) Fotografía de vestuario de auxiliares de vuelo de AVIANCA, se observa que el vestuario estaba conformado de una blusa manga larga estampada, una falda recta hasta la rodilla también estampado, un sombrero cloche con un lazo pequeño en el lateral derecho y zapatos de tacón de 5cm de altura.

Este vestuario de los 80's vuelve a retomar la idea de estar comprendida por prendas separadas, siendo así el cambio en silueta esta separación y la extensión de las mangas, a nivel estético se implementa el estampado y color rojo en diferentes matices, pero la silueta general sigue conservándose igual que décadas anteriores, se regresa al zapato de tacón negro y el maquillaje sigue conservando los labios rojos característicos en la publicidad de los 60's, sin embargo no se pudo determinar el cambio en la ruana roja pues no se encontró material que retratara ese cambio, pero se tiene conocimiento que es una prenda que seguía siendo parte del uniforme de las auxiliares de vuelo.

3.7. VESTUARIO DÉCADA DE LOS 90's

Mientras tanto para el inicio de esta década, la empresa Avianca tenía problemas laborales y exceso de personal con 11 mil trabajadores, así que durante ese mismo año empezaron transformaciones administrativas por medio del cual, con despidos masivos, lograron reducir a 5 mil empleados para fines de 1990, sumado a esto un año antes, en noviembre de 1989, sufrieron un atentado a un Boeing 727 que volaba de Bogotá a Cali planeado por Pablo Escobar, atentado que iba dirigido al que se convertiría en presidente, el señor César Gaviria Trujillo, que era un candidato a la presidencia y que afortunadamente no iba a bordo del avión, todas estas circunstancias generaron en los usuarios mayor disminución en la confianza hacia la aerolínea (Ospina, 2016).

Ya en 1991, la junta directiva de Avianca justificaba las pérdidas acumuladas de USD 67,2 millones *“por el “efecto del terrorismo” que aumentaba las primas de seguros y los costos de seguridad y disminuía el número de pasajeros, así como por el aumento de los precios del combustible debido al conflicto en el Golfo Pérsico”* (Ospina, 2016 basado en Reyes, 2011, p. 112).

A la par de estos sucesos, la situación político-legal de Colombia estaba atravesando por un cambio, pues se estaba dando un cambio de constitución que no se daba desde 1886, pues la en ese entonces actual constitución llevaba vigente por 105 años, a la cual le sumaban reformas, leyes y decretos que modificaban lo allí dicho, como:

La inclusión de derechos en la Constitución de 1886, como el reconocimiento del derecho al sufragio, a acceder a la educación superior, a la libre administración sus bienes otorgado a la mujer casada, la abolición de la potestad mari-

tal y de la progresión de reglas posteriores más equitativas entre los sexos dentro del régimen marital y familia (Para la Mujer, D. D. 2011, p.276).

Pero en la nueva Constitución se logró crear una plataforma para la ampliación de libertades y garantía de los derechos de las mujeres, que, *“no fueron suficientes para dar el salto a un ordenamiento jurídico que dejara de justificar y legitimar la discriminación y violencia contra las mujeres”* (Para la Mujer, D. D. 2011, p.276.), pero fue una gran avance para la reivindicación del papel de la mujer.

En este mismo año el presidente César Gaviria Trujillo durante su mandato neo-liberal consolidaría la así llamada Apertura Económica, que había sido iniciada por su antecesor Virgilio Barco Vargas (Ospina, 2016 basado en Santos, 2009). En esta se incluiría la des-regulación del transporte aéreo, que afectaría aún más al monopolio que Avianca habría logrado consolidar hasta ese momento, pues se daba *“la liberalización de 1991”* que permitía abrirle las puertas a 25 aerolíneas internacionales a operar con mayor libertad en territorio Colombiano, también permitía algunos nuevos emprendimientos domésticos, pues la regulación a los aeropuertos se hacía a través de una categorización dependiendo de su carácter comercial, que no permitía privatizar los que tenían baja frecuencia operacional y poca rentabilidad (Ospina, 2016 basado en Pérez, 2012).

Con lo cual las aerolíneas dejaban de estar obligadas a crear de cero sus pistas de aterrizaje si querían abrir una nueva ruta similar a la de otra aerolínea y teniendo en cuenta todas las fusiones que había tenido Avianca hasta este año, esta empresa tenía un alto porcentaje de los aeropuertos privatizados, que permitió su hegemonía hasta esta regulación, sin embargo esta política de cielos abiertos permitiría mayor movimiento y competencia (Ospina, 2016),

Y debido a ella, Aces e Intercontinental (nacionalmente) 108 Diálogos Rev. Elec. de Historia, 17(1):89-118, 2016 · ISSN: 1409-469X · San José, Costa Rica y Mexicana, Alitalia, KLM y British Airways (de y hacia Bogotá desde el exterior) entrarían a competir ferozmente con Avianca en el mercado de pasajeros. Intercontinental, por ejemplo, cobraría 20% menos en sus tiquetes que Avianca, y de 1992 a 1993 crecería 70% en número de pasajeros transportados (Ospina, 2016, p.107-108 basado en Lima, 1998).

Aces (La sociedad Aerolíneas Centrales de Colombia Ltda), tuvo su creación el 30 de agosto de 1971 en la ciudad de Medellín *"cuando un grupo de inversionistas privados bajo el liderazgo del Capitán Hernán Zuluaga decidieron impulsar el desarrollo del transporte aéreo desde esa ciudad a Manizales y Bogotá"* (Escobar y Ramírez, 2007), empezando operaciones en febrero de 1972 con el avión Saunders ST-27, HK-1286 en las rutas Manizales-Bogotá-Manizales y Manizales-Medellín-Manizales, teniendo buenos resultados que se mantuvieron en los siguientes años. Así para finales de 1991 comenzaron un programa de modernización de la flota regional con la incorporación de un primer avión ATR-42 que tenía capacidad para 47 pasajeros, estaba presurizado y tenía la última tecnología de la época (Escobar y Ramírez, 2007), que se puede apreciar en la siguiente imagen.

(Ver figura 30) Fotografía con auxiliares de vuelo mujeres con cabello corto que visten blusa rosada, falda de pliegues por debajo de la rodilla del mismo color, sombrero tipo boina con lazo en lateral izquierdo, gabán manga larga rojo con un lazo en la parte central del cuello, con el largo hasta la mitad de muslo con el logotipo de marca bordado a la altura del pecho izquierdo y zapatos de tacón rojos.

En esta imagen podemos apreciar a la tripulación de la compañía ACES, el vestuario



Figura 30. Escobar, J (s.f). *Tripulación del ATR-42 en el aeropuerto La Nubia*. [Fotografía] Recuperado de <https://volavi.co/aviacion/historia/aces-colombia/2>

se puede deducir que es de dos piezas, es interesante observar como esta empresa deja de lado el saco y usa un gabán para reemplazarlo, al igual que implementar su uniforme en un mismo color aunque con diferentes intensidades de color, el uso de la boina es similar al de las otras compañías de la década de los 60's, pero el uso de calzado de color es algo novedoso.

Finalmente, el 12 de abril de 1999, Avianca vuelve a tener un incidente que fue el secuestro en pleno vuelo de un Fokker 50 en la ruta Bucaramanga-Bogotá por parte de la para entonces ya narcoguerrilla ELN, lo que minaría aún más la confianza de los clientes de la compañía (Ospina, 2016 basado en Miranda, 2012).

3.8. VESTUARIO DÉCADA DEL 2000

El inicio de este nuevo siglo vino con muchos cambios para las aerolíneas debido a las situaciones de desequilibrio por las que pasaron a consecuencia de las décadas de declive que atravesaron en las décadas anteriores lo que generó que muchas de ellas entraran en un estado de crisis obligándolas a buscar estrategias para mantener las empresas a flote (Tacha y Guzman, 2013). Una de ellas fue el intento de ACES de fusionarse con Avianca en 2001, aunque la superintendencia de Industria y Comercio hizo calcular el índice Herfindahl-Hirschman por medio del cual se determina el poder de una compañía como monopolio del mercado que arrojó como resultado la posición monopolista de Avianca (Ospina, 2016 basado en Reyes, 2011) y no les permitieron tal fusión pues acapararían demasiado mercado Colombiano que no permitiría una competencia justa.

El siguiente año no fue mucho mejor pues *“fue un año de mucha crisis en la industria aérea, ya que se presentó una baja en la demanda de pasajeros tras los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001, la Guerra en el Medio Oriente, la recesión económica”* (Miranda, 2012, p.8), lo que llevó a que el 20 de mayo de 2002 se creara la Alianza Summa de la cual hicieron parte Avianca, SAM y ACES, la última fue liquidada al año siguiente y se tomó la decisión de volver al nombre de comercial de Avianca, infortunadamente para Avianca esta época de crisis continuó y *“durante esta época nadie creía que Avianca pudiera sobrevivir de esta crisis; sin embargo, el empresario German Efromovich creyó que sí había esperanzas, así que adquirió la empresa y la hizo parte de su Grupo Synergy”* (Miranda, 2012, p.10); aunque para 2005 cambia su denominación a Aerovías del Continente Americano S.A manteniendo el acrónimo como Avianca cabe resaltar que para ese momento el brasileño Ger-



Figura 31. La agencia de viajes Argentina (2020). *Vestuario 2000's*. [Fotografía]. Recuperado de <https://argentina.ladevi.info/empresas-y-productos/avianca-celebro-sus-100-anos-el-faena-hotel-n20294>

man Efromovich era dueño del 100% de las acciones de la compañía (Marconi, 2016 basado en Enter.Co, 2013) por lo que Avianca dejó de tener accionistas colombianos y es en estas condiciones que cambia nuevamente el vestuario de la compañía.

3.8. VESTUARIO DÉCADA DEL 2000

(Ver figura 31) En la siguiente fotografía se puede ver la representación del vestuario de las auxiliares de vuelo de Avianca luego del arribo de Synergy, este consta de una blusa roja, una falda negra recta a la rodilla, un saco negro y un sombrero rojo circular con una banda negra y una pañoleta de colores en rojo, amarillo y azul alrededor de cuello.

Este vestuario continua perpetuando las misma silueta de los años anteriores, mientras que la variación se da en el sombrero en la forma de este y la combinación de rojo con cinta negra, además de que las prendas pasan a ser de telas de fondo entero retomando el rojo para la blusa y el sombrero. el negro para el resto de las mismas, con la implementación de la pañoleta como elemento extra en el uniforme con los colores representativos de la bandera Colombiana, pues se intentaba buscar con esto retomar la confianza del los usuarios colombianos con esta empresa que para ese momento llevaba más de 80 años de creación además del uso del emblema característico del cóndor bordado en el saco, por último aunque no se aprecia en la fotografía el calzado es un zapato de tacón medio.

Para finalizar la década en 2009 se anunció la fusión de Avianca con la aerolínea TACA, de El Salvador, que tenía una gran participación en el mercado centroamericano (Ospina, 2016) y para *"esto se crea el Holding Avianca-TACA en el que Synergy Group, propiedad de Efromovich, queda con el 67% de participación y Kingsland Holding Limited, los propietarios de TACA, quedan con el 33%"* ("Avianca y Sky Airline abren rutas", 2012 citado por Ospina, 2016), convirtiéndose así en una aerolínea perteneciente a Latinoamérica.

3.9. VESTUARIO DÉCADA DEL 2010

Esta década comienza con el proceso de reorganización administrativa entre Avianca y TACA para una buena integración, así el 21 de junio de 2012 la compañía ingresa a formar parte de la alianza Star Alliance, red mundial, en términos de vuelos diarios, cobertura y servicio, más grande e importante del mundo (Cargo, 2013). En 2013 Avianca tiene un cambio de vestuario a cargo del diseñador Colombiano Alvaro Reyes.

(Ver figura 32) En la siguiente fotografía se puede observar el vestuario de las auxiliares de vuelo de Avianca que consta de un vestido rojo por encima de la rodilla, un sombrero tipo bucket con el alero derecho levantado y un cintillo rojo en la base, zapatos negros de tacón, saco rojo y una capa con cuello mao de abotonadura con solapa al frente y de altura a la cadera.

Vestuario en el que se retoma la idea de vestido para las auxiliares de vuelo, con el uso de una ruana re-diseñada que se convierte en una capa con abertura para los brazos, el sombrero también varía recordando un poco al usado en la década de los 80's, se retoma con mucha fuerza el color rojo para el vestuario de las auxiliares de vuelo en las diferentes versiones que vestuario que el diseñador planteo, los cuales veremos a continuación.

(Ver figura 33) Fotografía que retrata el vestuario de la auxiliar de vuelo con el uso de un pantalón recto rojo, blusa blanca, zapatos de tacón negro y gabán rojo. Cabello recogido en un moño, maquillaje sutil con labios rojos.



Figura 32. Reyes, A. (s.f.) *Auxiliar de vuelo con capa*. [Fotografía]. Recuperado de <https://www.pinterest.es/pin/617978380112646058/>



Figura 33. Reyes, A. (s.f.) *Auxiliar de vuelo con abrigo*. [Fotografía]. Recuperado de <https://www.pinterest.es/pin/617978380112646071/>

Esta variación en el vestuario muestra por primera vez el uso del pantalón para la auxiliar de vuelo manteniendo el uso del rojo como fundamental en el vestuario.

(Ver figura 34) En la siguiente imagen se puede apreciar las otras variaciones internas del vestuario para las auxiliares de vuelo sin el uso de la “nueva ruana” o el gabán y deja ver que para la mujer se plantea el vestido de mangas cortas y cuello tipo Queen Anne, un blusa manga larga y una falda recta roja por encima de la rodilla con abertura lateral de aproximadamente 10cm en el costado derecho o la misma blusa que lleva encima un chaleco negro con sesgos rojos en la parte central de cierre con el pantalón recto rojo, el uso del calzado es el mismo y como elemento extra se ve nuevamente el uso de la pañoleta que tiene una sublimación en tonos rojos, amarillos, naranjas y grises.

(Ver figura 35) En la siguiente imagen se puede apreciar el vestuario del auxiliar de vuelo masculino que consta de un traje sastre, una camisa blanca, un saco negro, pantalón negro y un corbata roja, se puede connotar que la representación de marca recae en la mujer pues el rojo es el color predominante en su uniforme a comparación del hombre que solo lo tiene en la corbata, a pesar de que hoy en día ser auxiliar de vuelo ya se ha vuelto una profesión para ambos géneros, sin embargo, en AVIANCA se ve una clara diferencia entre el propuesto para los hombres que la única distinción representativa de la marca es la corbata versus los propuestos para las mujeres ya descritos más arriba.

También en esta década podemos ver el cambio de vestuario de la aerolínea Satena, pues esta a partir del 2007 tuvo un cambio en su imagen corporativa y en su logo continuando con la ampliación de rutas, mejorando su servicio (Ramirez, 2006).



Figura 34. Reyes, A. (s.f.) Auxiliares de vuelo. [Fotografía]. Recuperado de <https://www.pinterest.es/pin/617978380112646085/>



Figura 35. Halcones (s.f). *Manuela Zuluaga y Camilo Martínez -Avianca Auxiliares de vuelo.* [Fotografía]. Recuperado de <https://www.halcones.co/egresados>

(Ver figura 36) Vestuario de auxiliares de vuelo de Satena que consta de un vestido azul marino de manga corta con el logo de la empresa en un pin en el lado izquierdo arriba del pecho, un pañuelo celeste alrededor del cuello, maquillaje sutil y cabello recogido en un moño.

El vestuario está conformado de color azul que si bien es más intenso que el celeste del logo de la marca, que si se lleva en el pañuelo, es característico para representar la marca, también se puede ver un parecido al vestuario de la aerolínea Avianca en el uso del vestido y el uso del pañuelo.

(Ver figura 37) En la siguiente imagen podemos ver el uniforme completo de las auxiliares de vuelo, conformado por un vestido azul marino por arriba de las rodillas, gabán del mismo color, pantimedias negras, zapatos de tacón de aproximadamente 5cm.

Se puede apreciar en esta fotografía que el vestuario completo también tiene como prenda similar a Avianca el gabán, además se observa que el cabello debe estar recogido y que no llevan ninguna prenda sobre la cabeza.

Para 2019 existieron diferentes variables externas que impactaron negativamente el sector aeronáutico como el aumento del dólar o del combustible Jet A1 que afectaron los costos operacionales de la compañías, por lo que el Ministerio de Defensa Nacional, mediante la Resolución No. 6415 del 28 de noviembre de 2019, aprobó una subvención para Satena por un valor de \$3.264 millones, con los que la empresa pudiera brindar tarifas más cómodas y accesibles a los usuarios (Equipo volavi, 2019).



Figura 36. Aerolineasatena. (12.03.18) Vestuario Satena. [Fotografía] Recuperado de <https://www.instagram.com/p/BgOHSNFg6OX/>



Fotografía: Grace Pretelt

Figura 37. Aerolineasatena. (11.12.18) Vestuario gabán. [Fotografía] Recuperado de <https://www.instagram.com/p/BrQsCNjgXwb/>



Figura 38. Aerolineasatena. (02.04.19) Vestuario satena 2. [Fotografía] Recuperado de <https://www.instagram.com/p/Bwj3b6WA11M/>

(Ver figura 38) Esta fotografía muestra el vestuario de auxiliares de vuelo conformado por un vestido por arriba de la rodilla con manga al codo de color azul marino con sesgos de color azul royal, pantimedias de color negro, cabello recogido y un pañuelo sublimado en un marmoleado de azules y amarillos.

Se puede ver una variación respecto al vestuario de la fotografía del año anterior, este vestuario sigue estando planteado en tonos azules, pero la silueta sigue siendo la misma con la diferencia del largo de la mangas, el vestido se vuelve más ceñido al cuerpo.



Figura 39. Aerolineasatena. (29.03.20) *Publicidad Satena*. [Publicidad] Recuperado de <https://www.instagram.com/p/B-VWMN7ADze/>

(Ver figura 39) Se observa la publicidad de esta aerolínea con el logo de la misma y el piloto vestido con su uniforme al lado de dos auxiliares de vuelo en blusa y falda por arriba de la rodilla, con su característica pañoleta en el cuello y su sombrero tipo boina con el logo de la marca.

Se usa la imagen de estos personajes para así promover la compra de vuelos como gancho gatillador en conjunto con la frase unidos por un País luego de la crisis en la que entraron la aerolíneas debido al cierre de fronteras y paralización de vuelos creado para frenar el avance del virus Covid 19. Pero se hace énfasis al co-



Figura 40. Aerolineasatena. (24.07.20) *Vestuario satena pantalón*. [Fotografía] Recuperado de <https://www.instagram.com/p/CDBpdFMDa9e/>

locar a 2 auxiliares de vuelo femeninas, que no están vestidas con el uniforme real de la marca, y un capitán de género masculino como representación de su flota.

(Ver figura 40) Se observa el vestuario conformado por un pantalón azul, zapatos cerrados de tacón, un saco manga larga y una capa azul similar a la de Avianca con cortes para la manga y el hombro.





  ossjaimes

Figura 41. Vivaairco. (03.02.19). Vestuario Viva air. [Fotografía] Recuperado de <https://www.instagram.com/p/BtcCWorIVR7/>

Se puede diferenciar que el vestuario de auxiliar de vuelo que cambia su estructura, es poco usual el uso del pantalón para esta profesión pero se ve en la foto el uso del cual se hace uso en lugares de clima frío y por eso la cantidad de capas protectoras, pero también hacen uso de la capa.

Por último se analizará el vestuario de la aerolínea Viva Air Colombia, que nació como VivaColombia cuando en julio de 2007 se plantearon la idea de generar una aerolínea de bajo costo, hicieron estudios que arrojaron que sería una buena inversión y finalmente logrando constituir la empresa, teniendo su vuelo inaugural el 25 de mayo de 2012, se abrieron rutas desde Medellín a Bogotá, Cartagena, Cali, Bucaramanga, Barranquilla, Pereira entre otros (equipo volavi, 2012), para esta empresa tan reciente observaremos el vestuario del personal auxiliar de vuelo.

(Ver figura 41) Vestuario femenino de auxiliar de vuelo consta de vestido gris por arriba de la rodilla, con sesgo en uniforme de color amarillo con zapato de tacón y pantimedias negro y uniforme masculino que consta de camisa blanca manga larga con sesgo amarillo interno en abotonadura y pantalón gris, correa negra y zapato formal negro, un porta credencial que también porta la mujer.

Se puede apreciar la misma estructura en el vestido de la mujer respecto a las otras aerolíneas de esta misma década, el largo de la falda, el uso de pantimedias negras y la disposición del cabello también es similar, en el caso del hombre también las prendas son muy similares, aunque no porta el saco como otras aerolíneas, se connota que si es parte de su uniforme, en general las variantes se da en color pues es representativo de la marca.

4. CONCLUSIONES

En esta línea de tiempo se ha podido ver la evolución a lo largo de las décadas del vestuario del auxiliar de vuelo, de los cuáles se puede concluir que en Colombia durante la década de los 30's el vestuario de la profesión tomó con fuerza el referente de la enfermería e incluso el uso del delantal, pero no el uso de la cofia o alguna variante, la prenda principal fue el vestido, un accesorio que era la pañoleta mientras que el peinado era acorde a la época. La imagen que se pudo encontrar solo mostró a mujeres desempeñando esa profesión por lo que se puede decir que ya para esos años la profesión estaba dirigida hacia mujeres, denotando una segregación laboral hacia ellas, pero no por no dejarlas ser parte de esta profesión sino por encasillarlas en esta.

Lo que se refuerza con las imágenes de los años 40 a más mujeres desarrollando esta profesión con una variación en el vestuario en las que se puede apreciar el resabio militar que quedó hacia la profesión luego de la 2da guerra mundial, al estar conformado ya no por un vestido sino por una blusa, una falda, zapatos de tacón (los cuales es la primera vez que se pueden apreciar como parte del uniforme), un saco y un gorro usado de lado, que da cuenta aún de la fuerte influencia de la enfermería en la profesión pues ese era la estética del uniforme de las enfermeras, se pudo observar también que es el comienzo del uso de la publicidad por parte de las compañías aéreas para resaltar su servicio en el que se plasma a la mujer auxiliar de vuelo.

Mientras para la década de los 50's también se uso de este recurso, se puede observar que el vestuario se medio estandarizó en estructura para las diferentes

CONCLUSIONES

aerolíneas pues las prendas fundamentales continuaron siendo la blusa, la falda y el saco (este tuvo más variaciones dependiendo de la aerolínea como en el largo de la manga, la abotonadura), pero nuevamente solo se puede observar el vestuario femenino en las fotos y publicidad de la época así la profesión de auxiliar de vuelo se podía comprender enteramente de concepción hacia la mujer.

Pero los años 60 fueron el culmen de esta concepción arraigada y propuesta hacia la profesión debido a que se hizo gran énfasis en las "cualidades" del servicio pero presentadas como femeninas y aun cuando en algunas imágenes de publicidad se nombrara esta profesión como un servicio brindado por hombres y por mujeres, al igual que en el libro del SENA, la imagen ilustrativa era solo de la mujer al igual que las fotografías de la época, mientras el vestuario tuvo nuevas adiciones como en el caso de AVIANCA la ruana roja para diferenciarse del resto de aerolíneas con su servicio de lujo, aunque la blusa, el saco, el gorro (sombrero o cofia) y zapato de tacón eran prendas en común al igual que la falda, pero esa empezó a acortarse con el paso de los años, más rápido en algunas empresas que en otras debido a la moda de las minifaldas, sexualizando aún más el cuerpo de las mujeres auxiliares de vuelo.

Durante los 70's el largo de la falda fue regresando a la altura de la rodilla en algunas aerolíneas aunque algunas apenas estaban haciendo uso de ellas, el cambio lo dio la aerolínea Avianca pues pasaron del traje de falda, blusa, saco y ruana al vestido, botas y ruana y nuevamente solo es la mujer desempeñando el cargo de auxiliar de vuelo al igual que en las décadas de los 80's y 90's, aunque aparece una nueva prenda que es el gabán y se regresa al conjunto de 2 piezas formado por la falda que baja por debajo de la rodilla y la blusa, sin embargo de estas dos últimas

décadas hubo poca información fotográfica que se presume fue por la etapa de crisis que atravesaba el país.

La profesión de auxiliar de vuelo para el nuevo milenio se sigue plasmando como uno enteramente femenino, con un vestuario que sigue siendo de dos piezas donde la falda sube un poco por arriba de la rodilla y es solo hasta la década de 2010 que se empieza a observar tanto hombres como mujeres desempeñando la profesión, además de la adecuación del vestuario de la mujer con mayores propuestas en las que el pantalón aparece por primera vez para su uso y mientras que el vestuario de la mujer auxiliar de vuelo ha pasado por muchos cambios en color, su estructura se ha mantenido casi intacta hasta esta década, pero en comparación con la del hombre si se hace un comparativo con lo descrito por el SENA el vestuario propuesto en los 60's es demasiado similar al que usan a día de hoy en las diferentes aerolíneas.

Finalmente se debe aclarar que para esta investigación la mayoría de imágenes son pertenecientes a la aerolínea Avianca, pues como se describió en cada década de la línea de tiempo, esta aerolínea fue fusionándose o absorbiendo a su competencia y es esta misma que al plantear una exhibición sobre el vestuario del auxiliar de vuelo solo mostró uniformes de mujeres que deja ver que esta profesión estuvo segregada hacia la mujer desde los 30's hasta esta década en la que esa connotación aparentemente se rompió.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Abramo, L. (2004). ¿Inserción laboral de las mujeres en América Latina: una fuerza de trabajo secundaria? *Revista Estudios Feministas*, 12(2), 224-235.

Ariza Peña, N., Baquero Vargas, S. M., Becerra Rodríguez, C. A., Cáceres Rubiano, I. D., García Paola, A., Hernández Barrera, L. M., ... & Torres Lizarazo, J. V. (2017). *El Arte de Volar*.

Barberá, T., Dema, C. M., Estellés, S., & Devece, C. (2011, September). Las (des) igualdad entre hombres y mujeres en el mercado laboral: la segregación vertical y horizontal. *In V international conference on industrial engineering and industrial management* (pp. 986-995).

Bintaned Ara, M. (2019). Historia de la aviación comercial desde 1909 hasta nuestros días.

Briceño, I. (12 de noviembre de 2019). La lucha por los derechos laborales de los auxiliares de vuelo en Colombia. *Radio Santa Féi*. Recuperado de: <http://www.radiosantafe.com/2019/11/12/la-lucha-por-los-derechos-laborales-de-los-auxiliares-de-vuelo-en-colombia/>

Butler, J. (2007). *El género en disputa: el feminismo y la subversión de la identidad*. Paidós.

Cabin Crew. (s.f.). Historia de los auxiliares de vuelo. Venezuela. CAE. Recuperado

de: <https://escuelatcp.com/auxiliares-de-vuelo/>

Cargo, A. (2013). Company History. *Recuperado de* [http://www. aviancacargo.com/eng/com/history.aspx# avianca](http://www.aviancacargo.com/eng/com/history.aspx#avianca).

Carvajal, M. (17 de diciembre de 2009). NOVENTA AÑOS DE AVIACIÓN CIVIL EN COLOMBIA. Historia de la aviación. *Volavi*. *Recuperado de*: <https://volavi.co/aviacion/historia/noventa-anos-de-aviacion-civil-en-colombia>

Delgado Amaya, L. M., & Herreño Vargas, M. B. (2018). *Revisión Documental: El estado actual de las investigaciones desarrolladas sobre discriminación hacia personas con discapacidad auditiva en países Latinoamericanos de habla hispana entre los años 2009 al primer trimestre de 2018* (Doctoral dissertation, Corporación Universitaria Minuto de Dios).

Esatur. (s.f). La primera auxiliar de vuelo de la historia. España. Esatur. *Recuperado de*: <https://bit.ly/35aJ14>

Escobar, J. (10 de abril de 2008). SAETA. Historia de la aviación. *Volavi*. *Recuperado de*: <https://volavi.co/aviacion/historia/saeta>

Escobar, J. (19 de julio de 2008). Limitada Nacional de Servicio Aéreo – LANSA. Historia de la aviación. *Volavi*. *Recuperado de*: <https://volavi.co/aviacion/historia/limitada-nacional-de-servicio-aereo-lansa>

Escobar, J. (05 de diciembre de 2019). 100 AÑOS DE AVIANCA: LA HISTORIA DE

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

SCADTA. Historia de la aviación. *Volavi*. Recuperado de: <https://volavi.co/aviacion/historia/historia-scadta-avianca-centenario-100-anos>

Feliu, S. (16.8.2018). El uniforme en Enfermería y su influencia en la imagen social y en la historia. *Enfermería: Asistencia Sanitaria*. Recuperado de <https://asistencia-sanitaria.com.ar/2018/08/16/el-uniforme-en-enfermeria-y-su-influencia-en-la-imagen-social-y-en-la-historia/>

Fernández, C. (2012). Nuevas imágenes y cuerpos vestidos. *Arquetipo*, (5), 63-74.

Franco Callejas, M. (2017). *Contando historias desde el vestuario. La magia del proceso creativo y el oficio del diseñador* (Bachelor's thesis, Escuela Arquitectura y Diseño).

Freixas Farré, A. (2001). Entre el mandato y el deseo: la adquisición de la identidad sexual y de género. *La educación de las mujeres: nuevas perspectivas* (2001), p 23-31.

Gediscovery. (11 de marzo de 2020). ¿Cómo luce el uniforme de los tripulantes de cabina? Perú. Gediscovery. Recuperado de: <https://www.gediscovery.edu.pe/blog/uniforme-ser-tripulante-cabina/>

Heredía, E. B. (2004). Diversidad de género, igualdad de oportunidades y entornos laborales. *CIRIEC-ESPAÑA*, (50), 37-53.

Hernández, R., Fernández, C y Baptista, P. (2014), *Metodología de la investi-*

gación. Recuperado de <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>

History.com Editors. (21.8.2018). Red Cross. A&E Television Networks: *HISTORY*. Recuperado de <https://www.history.com/topics/19th-century/red-cross>

Ibáñez Pascual, M. (2008). La segregación ocupacional por sexo a examen Características personales, de los puestos y de las empresas asociadas a las ocupaciones masculinas y femeninas. *Revista española de investigaciones sociológicas*, (123).

Iglesias, R. M., Nates, M. B., Motta, J. M., & Speziale, A. (2013, June). La epistemología del diseño como construcción problemática. In *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas «Mario J. Buschiazzo»* (Vol. 43, No. 1, pp. 121-134).

Iglesias Fernández, C., & Llorente Heras, R. (2010). Evolución reciente de la segregación laboral por género en España. *Revista universitaria de Ciencias del Trabajo*, (11), 81-105.

Kubis, H. The first flight attendant. *Aviationcv*. [17.2. 2017]. Dostupné z: <https://www.aviationcv.com/aviation-blog/2016/heinrich-kubis-first-flight-attendant>.

Lamas, M. (2000). Diferencias de sexo, género y diferencia sexual. *Cuicuilco*, 7(18), 0.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ledesma, M (3 de octubre de 2017). Construcciones en torno al diseño social/Entrevistado por Senar, P. *Revista hábitat inclusivo*, (123). Recuperado de <http://www.habitatinclusivo.com.ar/revista/construcciones-en-torno-al-diseno-social-entrevista-ledesma/>

León, K. (2011). Historia de la aviación en Colombia: 1911-1950. *Credencial Historia*, 264.

Lígia, M. (Noviembre 2017). El voto femenino en Colombia: primer logro en la búsqueda de la equidad de género. *Nuestra Huella Revista*. Recuperado de: https://www.registraduria.gov.co/IMG/pdf/revista/2017/Revista_Noviembre_2017.pdf

López Noguero, F. (2002). El análisis de contenido como método de investigación.
Luengas, C. y Escobar, J. (09 de mayo de 2009). Aerovías Cónдор de Colombia – Aerocónдор. Historia de la aviación. *Volavi*. Recuperado de: <https://volavi.co/aviacion/historia/aerovias-condor-de-colombia-aerocondor>

Marconi Gorner, A. (2016). El ir y venir de la aviación en Colombia: un acercamiento a la historia de la aviación colombiana ya la de aquellos a quienes les confiamos nuestras vidas a la hora de volar.

Miranda, P. E. (2012). *Decisiones administrativas estratégicas de Avianca: pasado, presente y futuro de una empresa competitiva*. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10882/3261>

Nuñez Mera, W. J., & Villamil Melo, L. T. (2017). *Revisión documental: El estado*

actual de las investigaciones desarrolladas sobre empatía en niñas y niños en las edades comprendidas entre los 6 a 12 años de edad surgidas en países latinoamericanos de habla hispana, entre los años 2010 al primer trimestre del 2017 (Doctoral dissertation, Corporación Universitaria Minuto de Dios).

Ospina Holguín, J. H. (2016). La evolución de la aerolínea Avianca en función de la evolución de su contexto. *Diálogos Revista Electrónica de Historia*, 17(1), 89-118.

Pacheco Estrada, D. I. (2019). *Exploración de la carga simbólica en la prendas de vestir que otorgaron poder a la mujer en proceso de liberación femenina* (Bachelor's thesis, Escuela Arquitectura y Diseño).

Para la Mujer, D. D. (2011). la constitución del 91 y los derechos de la mujer. *Memorias para la democracia y la paz: veinte años de la Constitución Política de Colombia*, 276.

PAVIS, P. (1998). *Diccionario del teatro: Dramaturgia, estética y semiología*. rev. y ampl. *Barcelona: Editorial Paidós Ibérica SA*.

Pérez Pachón, R. F. (2012). *Análisis del desarrollo aeroportuario y su futuro en la economía colombiana*.

Ramirez, A. (06 de febrero de 2006). SATENA. Aerolíneas colombianas. *Volavi*. Recuperado de: <https://volavi.co/aviacion/aerolineas-colombianas/satena>

Rosa, A. (08 de septiembre de 2017). *La historia del viaje del Papa Pablo VI a Co-*

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

lombia en 1968. Historia de la aviación. *Volavi*. Recuperado de: <https://volavi.co/aviacion/historia/historia-viaje-papa-pablo-vi-colombia-1968>

Rubio, A. M. (2013). *Régimen laboral de las tripulaciones de vuelo - ¿interés individual o parámetro de seguridad colectivo?*. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10654/10973>.

Santos Molano, E. (2004). El siglo XX colombiano: cien años de progreso asombroso y violencia sin fin. *Credencial historia*, 172.

Tacha Soto, D. C., & Guzmán Daza, D. (2013). Recorrido de las marca Avianca en Colombia.

Torns, T., & Recio, C. (2012). Las desigualdades de género en el mercado de trabajo: entre la continuidad y la transformación. *Revista de economía crítica*, 14(segundo semestre), 178-202.

ANEXOS

ANEXO 1 – FICHA DE LECTURA

21/07/2020

FICHA #01

CAMBIOS EN LA HISTORIA DEL VESTUARIO DE LOS AUXILIARES DE VUELO EN LA TRAYECTORIA DE LA AVIACIÓN COMERCIAL EN COLOMBIA DESDE 1919 HASTA 2020

Pacheco Estrada, D. I. (2019). *Exploración de la carga simbólica en la prendas de vestir que otorgaron poder a la mujer en en proceso de liberación femenina* (Bachelor's thesis, Escuela Arquitectura y Diseño).

Título: *Exploración de la carga simbólica en la prendas de vestir que otorgaron poder a la mujer en en proceso de liberación femenina*

Subtítulo: -

Autor: Pacheco Estrada, D. I.

Tipo de texto: *Tesis de pregrado*

Fecha: 2019

Lugar: Medellín, Colombia



CITAS RELEVANTES DEL TEXTO

- la figura femenina ha estado sujeta al proceder de la moral, transitando siempre entre la censura y el destape, dependiendo de las configuraciones del género que decida dictar la época. (Pacheco, D, 2019, p.7).
- La imagen femenina se fue modificando paulatinamente, la mujer pasó del hogar a un espacio publicitario de dominio popular, la dignificación de su cuerpo pasó a ser un debate de todos con los nuevos medios masivos de difusión y comunicación, que expresaban opiniones subjetivas con diversos matices sobre el cuerpo de la mujer, un hecho que se repite hasta la actualidad (Pacheco, D, 2019, p.9).

PALABRAS CLAVE

- Cuerpo
- Mujer
- Semiótica del vestuario
- Androcentrismo
- Liberación

SÍNTESIS DEL TEXTO

El siguiente proyecto de investigación aborda principalmente una exploración de la carga simbólica en prendas de vestir que otorgaron poder a la mujer en el proceso de liberación femenina a partir de cuatro territorios conceptuales: sistema patriarcal, feminismo, liberación femenina y semiótica del vestuario. La exploración de estas categorías permite indagar acerca de la compleja relación existente entre el cuerpo femenino y las constantes definiciones androcéntricas que situaron a la mujer en un debate sobre su apariencia hasta la actualidad.

ANEXO 2 – FICHA DE IMAGEN

FICHA #01	
Escobar, J. (s.f). <i>Boeing 247D C-145 - AVIANCA</i> [Fotografía]. Recuperado de https://scadta.co/aircraft-list/	
TÍTULO:	<i>Boeing 247D C-145 - AVIANCA</i>
FECHA:	s.f 1938-1947 Avianca
LUGAR:	https://scadta.co/aircraft-list/
AUTOR:	Jaime Escobar <u>Corradine</u>
MATERIAL DE LA IMAGEN (impreso, diapositiva, negativo)	
SOPORTE DE LA IMAGEN (papel, metal, digital, plástico)	
DIMENSIONES DE LA IMAGEN	
<p>DESCRIPCIÓN: Se observa a la tripulación de vuelo del avión Ford 5-ATA llamado LETICIA, en el que se puede ver a las auxiliares de vuelo con un uniforme conformado por un vestido de mangas cortas con boleros en la parte de la falda de color presumiblemente blanco, una pañoleta alrededor del cuello y un delantal desde la cintura hacia abajo.</p> <p>ANÁLISIS: Dado que en 1930 ya se había logrado mostrar que una mujer si podía ser auxiliar de vuelo y 8 mujeres lo eran en Estados Unidos es muy probable que Colombia haya seguido esos mismos pasos pues tenían muchas relaciones con aerolíneas de ese país y esa práctica se debió copiar a la situación Colombiana, por lo cual las mujeres de la foto y por la vestimenta en conjunto con el delantal eran auxiliares de vuelo, y el vestuario blanco y que sea vestido es debido a que se retoma todo el vestuario de las enfermeras de esa época, no se logra ver el largo en el vestido, pero se presume por la época y la historia de vestuario que sea de largo <u>midí</u> y que el color se deba a intentar comunicar la sanidad y pulcritud dada en los vuelos como un servicio de lujo que ya era por los altos costos como transporte. También se observa que las mujeres tienen peinados de la época y que estos peinados están muy pulidos y en la muñeca de una de ellas se logra apreciar un reloj que se puede deducir que era para informar la hora a los pasajeros de forma rápida y oportuna durante el trayecto del vuelo.</p>	 <p>Boeing 247D C-145 - Avianca</p> <p><small>Foto cedida: Jaime Escobar Corradine</small></p>



CHOICE

THE

al de Co

