*Journal of Tourism Analysis: Revista de Análisis Turístico Vol. 33 nº. 2, Año 2026 (avance en línea-preprint)*

*Cómo citar este trabajo: Capellà Miternique, H.. (2026). Los imaginarios complejos de una cultura turística en el aeropuerto de Son Sant Joan (Palma de Mallorca). Journal of Tourism Analysis, 33 (2), 1–26. https://doi.org/10.53596/j5cm0725*

# Los imaginarios complejos de una cultura turística en el aeropuerto de Son Sant Joan (Palma de Mallorca)

## Complex Imaginaries in a Touristic Culture at Son Sant Joan Airport (Palma de Mallorca)

**Capellà Miternique, Hugo**[1]

[1] Universitat de les Illes Balears, España. hugo.capella@uib.eu

**Resumen**

Los aeropuertos se han convertido en lugares reflejo de sus culturas. En primer lugar, analizamos desde un punto de vista más teórico, la evolución del lugar del aeropuerto desde entenderse como mero espacio funcional periférico hasta convertirse en lugar propio, cada vez más central. En segundo lugar, nos centramos en el análisis empírico de un caso de estudio del aeropuerto de Son Sant Joan para demostrar cómo ha pasado a convertirse en un catalizador de los imaginarios poliédricos de una cultura turística aglutinante. Finalmente, a modo de conclusión, ahondamos por una parte en la relevancia del aeropuerto para la comprensión de la complejidad de la cultura turística en Mallorca, para entender mejor sus culturas cosmopolitas

**Palabras clave**: imaginarios; antropología del turismo; aeropuerto; lugar; Mallorca.

**Abstract**

Airports have become places that reflect their cultures. First of all, we analyzed from a more theoretical point of view, the evolution of the airport site from being understood as mere peripheral functional space to becoming its own place, increasingly central. Secondly, we focused on the empirical analysis of a case study to prove how Son Sant Joan airport has become a catalyst for the polyhedric imaginaries of an agglutinative tourist culture. Finally, by way of conclusion, we explored into the relevance of the airport for understanding the complexity of tourist culture in Mallorca, as well as, in order to better understand their cosmopolitan cultures.

***Recepción:*** *27.04.2024* *Revisión: 05.02.2026* ***Aceptación:*** *11.02.2026* ***Publicación:*** *24.11.2026*

*Este trabajo se publica bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional.*

**Key words:** Imaginaries; Tourism Anthropology; Airport; Place; Mallorca.

## 1 Introducción: el lugar del aeropuerto (y la cultura turística)

A modo de preámbulo, a veces pasamos a través de algunos espacios como si fueran invisibles, sin darnos cuenta de su trascendencia hasta que no los vemos desde la perspectiva que aporta el tiempo. Esta característica ha sido muy común en los espacios que se diseñaron desde una lógica dónde primaba la funcionalidad y donde lo que se quería era evitar cualquier forma de distracción que detuviera la fluidez de grandes flujos de personas, aunque fuera por unos breves segundos. El anonimato resultante, no fue accidental, sino que resultó de priorizar la practicidad del conjunto por encima del individuo. La construcción de no lugares (Augé, 2020) supuso en cierto modo un reto para arquitectos e ingenieros cuyo objetivo era el de conseguir proyectar formas espaciales modernas lo más funcionales para el grupo, anulando en consecuencia, cualquier reconocimiento hacia singularidades e individualidades históricas.

La utopía racionalista que concebía los espacios como asépticos para su funcionalidad, sucumbió con el paso del tiempo, a su transformación, como lugares vividos (Burns, 2006). Así, por ejemplo, pocos imaginaban en su época, cómo las estaciones de ferrocarril, fábricas o minas que tenían que ser transitorias terminarían convirtiéndose en testimonios y referentes patrimonio de unas sociedades industriales. Y eso que, en muchas de sus edificaciones, se emplearon los mejores conocimientos y materiales disponibles y sirvieron como referentes de nuevos ejes en los ensanches de muchas urbes. Destaca por ejemplo belleza de estaciones como la de Amberes, la Central Station de Nueva York o incluso como huella del dominio colonial británico en la Mumbai railway station, que se erigen como verdaderas catedrales modernas, pero también encontramos ya ejemplos de verdaderos templos de la racionalidad, como en la estación de Roma Termini (Figura 1A), cuyas bellas líneas geométricas puras y rabiosa modernidad, diseñadas por Angiolo Mazzoni hace ya cerca de cien años, quedan validadas por un uso continuado igual de funcional hasta la actualidad, aunque también como testigo del racionalismo arquitectónico.

Dentro de la misma línea, los aeropuertos han ocupado unos espacios tanto físicos (por cuestiones técnicas) como por su diseño y lógica funcional, excéntricos. Así, por ejemplo, el aeropuerto de Charles Degaulle (Figura 1B), diseñado por Paul Andreu en los años ’70, significó un hito dentro de la lógica espacial racionalista y futurista que dejamos en Roma, pero ahora sintetizada en el aeropuerto parisino. Los aeropuertos, como en su día las estaciones, se convierten por el auge de su vía transporte, en el reflejo de las sociedades que los usan, tanto en sus diseños que buscan además de la funcionalidad cada vez más resaltar también su

espectacularidad, así como para la mejora de la experiencia de los pasajeros en sus instalaciones (Kaduoka, 2019; Wattanacharoensil, 2022). Su uso continuado los termina transformando de espacios anónimos a lugares propios, al ser testigo de los vividos, como espejo de la variedad de sus sociedades (Holland, 2017).

Los aeropuertos abren las puertas del cielo, pero también reflejan las territorialidades que conectan, desde grandes urbes mundiales (Londres, Nueva York, Tokio, Beijing), como nodos nacionales, como Atlanta, Denver (en EEUU), Chengdu, Guangzou (en China), como hubs, como en Dubái, Singapur o Panamá City, pero también como antesala de algunos de los mayores destinos turísticos idílicos de masa, de sol y playa, como Bangkok, Miami, Barcelona, Cancún, Punta Cana, Phuket City, Honolulu o Palma de Mallorca (Salazar, 2010). En este último caso, nos encontramos con destinos turísticos que comparten la misma lógica racional que las infraestructuras del transporte ferroviario o aéreo. Su anonimato espacial funcional prima para ofrecer un servicio eficiente para todos por igual, relegando su dimensión como lugar (Gordon, 2008).

Los aeropuertos al cumplir con su función de no interferir se conciben como un recipiente transparente, aunque a la larga este ha terminado por reflejar todos los imaginarios individuales y colectivos que le rodean (Salazar, 2014) y se ha convertido en un lugar propio diferente. En su carácter aglutinador, híbrido e inclusivo se refleja la diversidad de nuestras culturas cosmopolitas envolventes. Así, en el caso de estudio de Son Sant Joan en Mallorca, el aeropuerto turístico terminará por reflejar y definir a la misma cultura turística (Rojek, 1997; Craik, 2002).

El anonimato del aeropuerto, sumado a la de un destino turístico termina por reforzar la visibilidad de una nueva forma de cultura turística, definida desde una nueva lógica compleja y sin límites, en la cual todos podremos sentirnos parte por igual. Por ello, los aeropuertos de los destinos turísticos representan un caso único, para poder entender un concepto de lugar que ya no se define desde la exclusión, sino desde una perspectiva aglutinante, híbrida y universal, donde convergen los imaginarios diversos e incluso contradictorios, de referentes varios como en un lugar y ya no desde una visión única. Esos aeropuertos turísticos se convierten en un escaparate de imaginarios poliédricos que parecen en un primer momento sin sentido (desde las lógicas tradicionales) pero que encierran en el fondo, un nuevo acercamiento plural y complejo a un espacio que reencuentra su lugar, de manera singular.

La convergencia de imaginarios varios en el aeropuerto refleja la complejidad del lugar desde una lógica postmoderna plural, sin espacio para exclusiones. Los aeropuertos y destinos turísticos fueron definidos conceptualmente durante mucho tiempo como no lugares por replantear la propia definición del mismo lugar. Su reconocimiento actual permite abrirnos a unos lugares

flexibles y aglutinantes complejos (Smith, 2015). Lejos de ser homogeneizadores, los destinos turísticos simbolizan en sus aeropuertos, una diversidad que se traduce y adapta de forma plural, sobre pasados y realidades singulares (Capellà Miternique, 2005). Al igual que un mismo mundo rural ha dado singularidades y lugares varios, las culturas turísticas ha dado origen a manifestaciones singulares varias, entre, por ejemplo, un Benidorm (Figura 1C), un Magaluf, una Ibiza, un Phuket o un Cancún, que traducen manifestaciones muy dispares, bajo una misma idea. El anonimato funcional de los destinos turísticos y sus aeropuertos permitieron el desarrollo de formas plurales, al margen de cualquier control ni definición limitadora, disyuntiva y excluyente. Su indefinición se establecería como un rompecabezas, pero a la vez como una liberación para el lugar.

**Figura 1. Espacios racionales desde estaciones a aeropuertos, pasando por destinos turísticos**

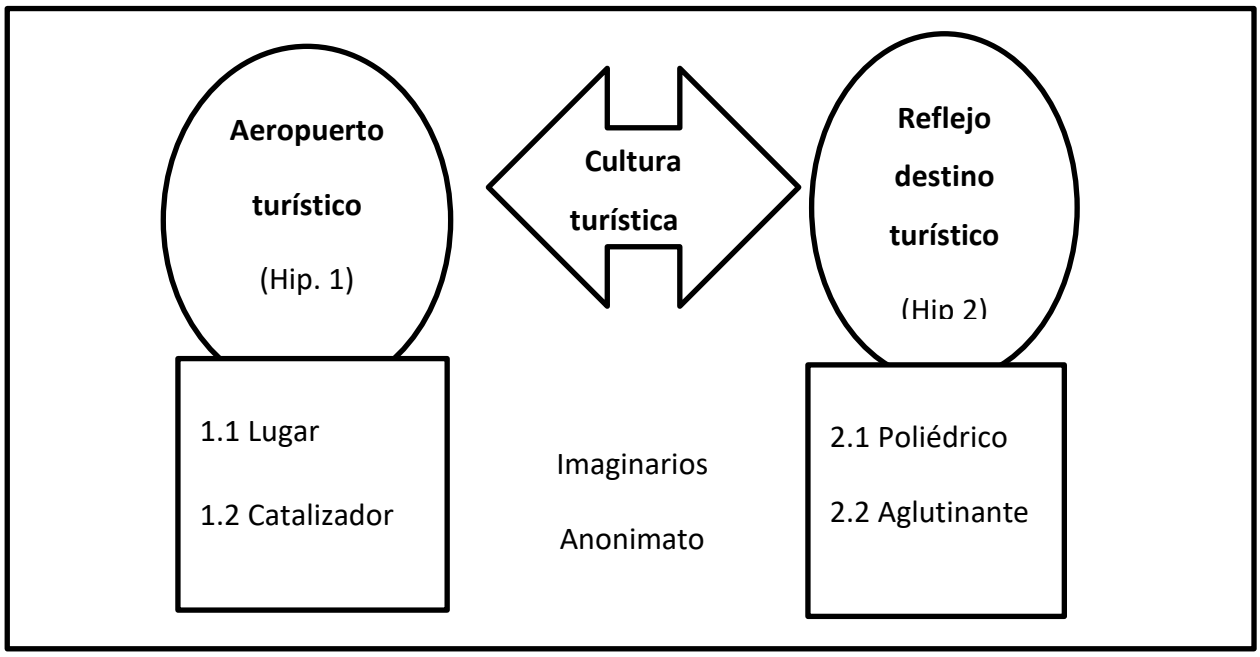


Fuentes: https://www.petruccimarco.it/project-view/italia-roma-la-stazione-termini/;
https://www.britannica.com/topic/Terminal-1-at-Paris-Charles-de-Gaulle-Airport;
https://www.spain.info/es/destino/benidorm/

## 1.1 Una investigación interdisciplinar

La presente investigación se enmarca dentro del reconocimiento del turismo como una tradición cultural que representa una riqueza aún muchas veces ignorada o sujeta a ciertos recelos (Fig. 2). Concretamente, se vertebra sobre la interrelación basada en una doble hipótesis de tipo analógico. Por un lado, la investigación demuestra como el aeropuerto se transforma de un espacio a un lugar (hip 1) tanto desde un punto de vista propio (obj 1.1), como catalizador de la cultura y sociedad circundante (obj. 1.2). Por otra parte, se demuestran los imaginarios poliédricos de la cultura turística en el reflejo en su aeropuerto de referencia (hip. 2), definidos por su carácter poliédrico (obj. 2.1) y aglutinante (obj. 2.2). El nexo analógico se establece sobre la interrelación común del reflejo de la cultura turística.

**Figura 2. Esquema conceptual de la investigación sobre los imaginarios de la cultura turística en su reflejo en el aeropuerto**




Fuente: Autor

Para poder validar las hipótesis, se ha partido de una doble premisa. Por una parte, se ha considerado un abordaje teórico transdisciplinar (geografía, sociología, antropología y psicología) desde una perspectiva culturalista postmoderna adecuada al objeto de estudio de la antropología del turismo (Leite, 2009). Este enfoque ha llevado a la elección de metodologías afines a la nueva etnografía (Thomas, 1999; Fischer, 2009; Melhuus, 2010), para poder experimentar y validar, a partir de un caso de estudio concreto sobre los imaginarios (Graburn, 2004), a modo de muestra exploratoria. En lo concreto eso se tradujo con un trabajo etnográfico específico (en julio 2022)

así como experiencia participante (como residente insular durante últimos 8 años), cotejada con 5 entrevistas1 .

Por otra parte, la elección del aeropuerto de estudio respondió a las particularidades que permitieran acotarse a los limitantes del planteamiento de ambas hipótesis de trabajo, pero también de forma inductiva, por la experiencia y conocimiento previo del caso, que estimuló los primeros planteamientos indagatorios, dentro de una lógica del proceso de investigación completo (tanto inductivo como deductivo). El aeropuerto de Son Sant Joan en Mallorca al ser un aeropuerto especializado en el flujo de pasajeros por turismo, por su economía muy volcada en el turismo, así como por ser la entrada obligada de la mayoría de los que llegan a la isla, se erigió como caso de estudio. Este aeropuerto representa con independencia del vínculo previo, un excelente laboratorio para comprobar por un lado la transformación de un no lugar a lugar, así como, por otro lado, para entender las dinámicas complejas de una cultura turística, reflejada en el aeropuerto, a modo de reflejo de sus imaginarios.

La originalidad de la investigación ha versado, en primer lugar, por considerar el aeropuerto, no ya tanto desde su dimensión funcional, como infraestructura de transporte, sino más bien como intermediario para la comprensión de la complejidad de las sociedades cada vez más móviles postmodernas, desde un abordaje original más antropológico y transversal. En segundo lugar, también, la investigación se ha desmarcado por considerar el aeropuerto como uno de los mejores referentes, a la hora de poder estudiar los imaginarios de una cultura turística (Graburn, 1980; Picard, 1987; Gravari-Barbas, 2012), desmarcándose así, de los estudios turísticos, tradicionalmente, más centrados en el destino turístico per se, en aspectos afines como la hospitalidad (Woodside, 2008; Harrison, 2013).

En tercer lugar, cabe destacar que la originalidad más profunda es geo-filosófica y se centra en la interrelación establecida entre el destino turístico y el aeropuerto, como espacios que, desde su anonimato funcional creador, han terminado por convertirse en uno de los mejores reflejos casi por accidente, para la comprensión de nuestras sociedades contemporáneas, como identidades rizomáticas (Gyssels, 2001). El lugar se convierte así en una metáfora desde la experimentación (Madou, 2002), como vía mediadora (mesología) para plasmar los pensamientos filosóficos que encierra el propio viaje (Berque, 2016).

[1] Al personal vinculado con el aeropuerto de forma directa o indirecta: tales como un taxista, una comercial de compañía de alquiler de coche, una responsable de la promoción insular, una empleada de limpieza y una persona de seguridad. Las entrevistas se han realizado en diferentes áreas del aeropuerto, tanto en los accesos, como espacios comunes, así como en terminales. Además, se consideró a un usuario anónimo más para conseguir información lo más neutra posible

Más allá del turismo o de los transportes, la presente interrelación permite redefinir el lugar, desde un planteamiento que consigue combinar, tanto la dialéctica multicausal de forma inclusiva, sin por ello perder, un sentido concreto de pertenencia, desde la universalidad de su anonimato (De Certeau, 1994). El carácter aglutinador de la cultura turística, reflejada en la dinámica selectiva de los imaginarios del aeropuerto, traduce desde una experimentación, los debates teóricos contemporáneos sobre el cosmopolitismo (Kymlicka, 1999). Su reconocimiento representa una respuesta concreta para la viabilidad de un acercamiento a la complejidad. Su indefinición no debe ser asociada con la falta de entidad, sino como forma de liberación creativa, bajo la cual se plasman formas diversas y singulares, resultado de los caminos marcados por las decisiones que se van tomando y en las cuales hay lugar para todos por igual, así como para todas las formas de mestizaje posibles (Glissant, 1993). Ese enfoque nos sirve para plantear las sociedades desde una mirada cosmopolita plural (Koc, 2020), pero a la vez también y no menos importante, nos permite revisar el pasado y evidenciar planteamientos e ideas que quedaron relegados o marginados. El estudio de las culturas turísticas permite ahondar en la dimensión fenomenológica y ontológica (Raffestin, 1986) de los estudios turísticos para las ciencias sociales (Franklin, 2004).

### 1.2 Un aeropuerto insular y turístico

El aeropuerto de Son Sant Joan (Figura 3) se ha convertido en uno de los más importantes, a nivel nacional con más de 31 millones pasajeros/anuales como consecuencia en parte, de ciertas particularidades. Por un lado, su insularidad lo ha convertido en la primera conexión con el exterior, aunque este factor sólo, no explica la desproporción del volumen de tránsito si consideramos que la población de Mallorca no rebasa el millón de habitantes. Y es que, por otra parte, el aeropuerto se concibió desde su origen en los años, ’60, como un elemento clave, para el desarrollo de la industria turística y específicamente, para el modelo de un turismo de masas de sol y playa. La evolución del crecimiento del aeropuerto con la ampliación a una segunda pista y sus terminales, ha ido en paralelo con el del auge del turismo (o incluso podríamos decir colindante, puesto que uno de los principales destinos de sol y playa S’Arenal se encuentra a escasos metros de las pistas).

La influencia turística en el aeropuerto explica el fuerte contraste de pasajeros, con una gran concentración en los meses estivales con cerca 5millones de pasajeros/mes, frente a los vacíos en los meses menos turísticos, con un volumen menor al millón de pasajeros/mes, obligando a una estrategia de gestión, casi como si se tratara de dos aeropuertos distintos. Igualmente, si revisamos el mapa de conectividad del aeropuerto, se repite el patrón irregular entre la temporada baja con pocos vuelos principalmente nacionales e interinsulares (estos últimos tienen un flujo más regular durante todo el año y si bien son numerosos en número de vuelos totales,

suman en cambio un bajo volumen total de pasajeros, si consideramos que son aviones pequeños), respecto al periodo estival, donde se dibujan las diez principales rutas procedentes del principal mercado de turistas alemán (con 7 de las 10 principales rutas), seguidas de 2 del Reino Unido y 1 de Suiza, con volúmenes mensuales que pueden superar el millón y medio de pasajeros.

**Figura 3. Tabla sintética de datos del aeropuerto turístico de Son Sant Joan en Mallorca.**

- 3r aeropuerto nacional (2019): 29,7 millones pasajeros, alcanzado los 31 millones 2023.
- Destino turístico: 72% pasajeros turistas. Fuerte estacionalidad: 4 meses verano 50% pasajeros (media de 5 millones/mes) comparado con meses de invierno (media menos de 1 millón/mes).
- 10 principales rutas/mes temporada alta (entre más de 1 a 0,5 millón pasajero/mes): Dusseldorf, Colonia, Frankfurt, Hamburgo, Berlín Manchester, Múnich, Londres, Zúrich, Stuttgart.

Fuente: Elaboración propia a partir datos varios (AENA, 2023; Redacción Diario de Mallorca, 2024).

Por otro lado, el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria responde a estándares comunes (como la segregación de espacios funcionales, en área de salidas y llegadas, áreas cada vez más amplias de controles y seguridad, así como áreas de facturación y recogida de equipajes, sin contar con los espacios destinados a servicios externos, pero no menos importantes, como las zonas de estacionamiento, garajes y espacios de compañías de alquiler de coches que ocupan en proporción cada vez más espacio, considerando el carácter insular). Además, esa estandarización se ve acentuada por la gestión pública centralizada de la red de aeropuertos en el caso de España (Aena) aunque se ha visto forzada a adecuarse por ejemplo a esa gran flexibilidad de las instalaciones (verano/invierno), para poder funcionar sobre mínimos, así como en flujos máximos, con la misma eficiencia. En cierta manera el crecimiento del aeropuerto ha sido transversal pero también en la ampliación de sus diferentes terminales (A, B, C y D) en las últimas décadas podemos ver la evolución también del lugar de los aeropuertos cada vez más central, en nuestras sociedades y aún más por su conectividad en el caso insular (Figura 4).

En la actualidad cada terminal de Son Sant Joan se ha ido especializando en un tipo de rutas más en particular (aunque con excepción de la B, el resto pueden ser polivalentes según necesidades) y muestra en su adaptación, la transición de un aeropuerto funcional neutro hacia un aeropuerto cada vez más singular, con incluso algunas zonas comunes rediseñadas como un ambiente polivalente urbano, mucho más complejo, más cercano a un centro comercial o un centro urbano (Freestone, 2016).

Son Sant Joan es un aeropuerto internacional de categoría intermedia. Aunque sus rutas principales son nacionales o dentro del espacio Schengen, con excepción del terminal A con controles aduaneros habilitados, principalmente para readecuar el importante mercado de turistas británicos post-Brexit, al cual se le han sumado también algunas conexiones con Estados Unidos (dentro de piloto para atraer turismo extracomunitario), o aún con Marruecos y Argelia (por flujos principalmente de la comunidad magrebí residente en la isla).

**Figura 4. Son Sant Joan, un aeropuerto diseñado para la flexibilidad turística.**




Fuentes: https://www.aeropuerto-palmademallorca.com/terminal-aeropuerto-palma-mallorca.htm

Exceptuando estos casos, el resto de destinos se realizan dentro del espacio Schengen (lo cual también incluye vuelos procedentes por ejemplo de Suiza o alguno de Noruega e Islandia) que se concentran más en los terminales C, dejando al B más para nacionales y el A exclusivamente adaptado para el tráfico interinsular (con aviones de pequeñas dimensiones). Mención aparte pero no menos importante, es el tráfico aéreo de jet privados que sitúa al aeropuerto de Son Sant Joan, como el de mayor volumen a nivel nacional con 7932 vuelos/año (concentrados en verano), por delante del de Ibiza con 6606 y el de Barajas con 6232 (Aena, 2022), así como un pequeño terminal adjunto, herencia de las primeras instalaciones, actualmente para uso militar y habilitado también para los numerosos vuelos de la familia real española.

Las características muy particulares del aeropuerto de Son Sant Joan por su carácter insular y de especialización en el turismo, explicaron en consecuencia su elección para el presente caso de estudio. Por un lado, el caso sirvió para comprobar como el aeropuerto se convierte en un lugar tanto propio como catalizador de la sociedad circundante. Esto derivó por otro lado, hacia la demostración del aeropuerto en ese caso, como reflejo de una cultura turística de forma concentrada que pudimos definir como poliédrica y aglutinante, a partir de la concentración de

sus imaginarios. El nexo entre ambas comprobaciones pasa por el aeropuerto como lugar de una cultura turística.

## 2 Desarrollo: la complejidad interna de un lugar

Los aeropuertos han pasado de ser simples estaciones terminales de transporte aéreo a convertirse en verdaderas ciudades, tanto por sus dimensiones, como por la variedad de los servicios que ofrecen. Su diseño totalmente segregado del resto del territorio circundante obedece tanto por cuestiones técnicas como de seguridad, lo cual las convierte en espacios herméticos. No obstante, el entorno termina por trascender de forma indirecta por medio de los viajeros, así como por los imaginarios representados, así como de forma más directa, con el paso del tiempo, con su integración paulatina como parte de su territorio.

La diversidad interna por su complejidad será diseñada espacialmente de forma segregada para optimizar su eficiencia, concentrando en sus extremidades funciones muy específicas (como zonas de embarque y desembarque) más fácilmente, mientras que, en ciertos puntos de convergencia, por el contrario, ha ido acumulando servicios complementarios (como en las zonas de facturación, de recogida del equipaje y sobre todo en las zonas de entrada y salida comunes del aeropuerto). El espacio dentro del aeropuerto está racionalizado bajo unos criterios sujetos a un código propio internacional, para facilitar su uso por parte de un pasajero estándar, con independencia del lugar del mundo concreto donde se localice. No obstante, a veces como veremos, los aeropuertos también terminan plasmando las realidades de las sociedades locales y se adaptan a necesidades concretas (no es igual un aeropuerto de una zona rural, que el de una metrópoli, o el de un destino turístico, o un centro de negocios), así como incluso respecto de la diversa interpretación cultural de los criterios internacionales (con curiosas situaciones, por ejemplo, en torno al uso del espacio que conocemos como baños y que puede diferir mucho como espacio según cada lugar).

En el caso de Son Sant Joan, nos encontramos con un aeropuerto europeo, cuya particularidad principal es la de poder gestionar flujos muy irregulares de pasajeros, según la estacionalidad turística (Duval, 2020). Este factor técnico ya lo vincula irremediablemente, con un contexto cultural particular, vinculado con el turismo y lo diferencia a su vez de otros. El turismo se hace presente, antes siquiera de manifestarse en sus imaginarios, al desvincularse incluso de su emplazamiento histórico que pasa curiosamente ignorado, delante de millones de pasajeros turistas. En el caso concreto de Son Sant Joan, pocos son (incluso los insulares) los que saben que el aeropuerto se encuentra encima de uno de los asentamientos talayóticos más relevantes de la isla, que fue trasladado a una rotonda cercana que nadie visita porqué incluso los que lo ven creen que es una recreación para la promoción turística. De la misma forma, muchos

desconocen el patrimonio de los molinos de estilo holandés de la zona que sirvieron para desecar la albufera de Sant Jordi, donde se asentó una de las zonas agrícolas más relevantes de la isla, antes de la instalación del aeropuerto. De hecho, en el Terminal B (figura 5) encontramos aún uno de los molinos que ha quedado fosilizado en medio de un aeropuerto que tuvo que conservarlo legalmente como parte del patrimonio y que se convierte en reclamo accidental del nuevo destino turístico. Esa circunstancia marca ya una característica que nos guía hacia la comprensión de la evolución de los aeropuertos en su transición desde espacios funcionales a empezar a reflejar con el paso del tiempo, la cultura local del lugar de forma más o menos directa. El aeropuerto de Son Sant Joan se ha convertido en cierto modo en la gran plaza de encuentro de la isla donde todo el mundo converge.

La gran diversidad del aeropuerto se intenta gestionar de forma racional y en el caso de Son Sant Joan, existe una curiosa correlación entre la evolución del aeropuerto adaptándose a las nuevas lógicas del lugar, con la de la distribución segregada de los pasajeros, en los diferentes terminales que responden a letras anónimas de “A, B, C y D”.

Bajo esas letras asépticas, se esconde un terminal B, que se relaciona con las primeras instalaciones y que ha quedado por sus dimensiones menores, adaptado para el tráfico interinsular, siguiendo unas lógicas y diseño muy racionalista, aunque con elementos que marcan la singularidad insular. Por otra parte, nos encontramos con un terminal D (sentimos no seguir la lógica alfabética) que concentra los vuelos principalmente nacionales y sigue la lógica ulterior de desarrollo racionalista, del ente estatal bajo una gestión centralizadora y homogénea de los aeropuertos, en una curiosa pugna de imaginarios en las publicidades y productos vendidos entre lo nacional y lo regional. Y finalmente, encontramos el terminal más reciente, el “C” (y en menor medida el A) que refleja, por un lado, las lógicas más actuales que tienden a interrelacionarse más con el lugar y que por otro parte, manifiesta la cultura turística, al concentrar la mayoría de los vuelos a destinos europeos, de donde procede buena parte del flujo de turistas (Alemania, Suiza, Escandinavia, Francia, Benelux).

### 2.1 Desde un terminal balear (Terminal B)

El terminal B de Son Sant Joan plantea una curiosa paradoja, al representar por un lado el primer núcleo más racionalista del aeropuerto actual y en cambio cobijar el flujo de pasajeros con carácter más local. Este terminal se ha especializado justamente en el tránsito interinsular (de Mallorca hacia Ibiza y Menorca) por adecuar su menor volumen y más regular, al de las primeras dimensiones más pequeñas del aeropuerto inicial.

**Figura 5. La representación mallorquina y la construcción de un imaginario balear**






Fuente: Autor y Moneo (2022)

Este terminal interinsular balear con su lógica funcional queda casi al margen curiosamente de la reivindicación de los imaginarios de un lugar, usado como reclamo turístico en otros terminales. En el terminal B, la identidad en cambio viene reconocida por su público, principalmente local, dentro de un espacio de herencia funcional y aséptico. Son Sant Joan consigue concentrar en este pequeño terminal histórico, un aeropuerto interinsular bien particular dentro del aeropuerto turístico. La particularidad del terminal B, viene reforzada por la existencia de un molino (Figura 5C) que resiste como patrimonio de la antigua albufera desecada, en pleno centro del aeropuerto, justo al lado de la misma torre de control. El territorio insular previo al aeropuerto aparece como

una marca clara definitoria del lugar, en contraste con un terminal en el que se le ha negado esa posibilidad en su diseño funcional.

El paso del tiempo no obstante nos muestra como el terminal B con su flujo interislas ha terminado por conseguir plasmar la identidad balear, que es algo prácticamente imposible, si consideramos que, en el archipiélago, las identidades de referencia son cada isla. El terminal B consigue reunir habitantes de varias islas en ese espacio cuya neutralidad los hace sentir parte por igual, como si estuvieran alrededor de una gran plaza balear. Por el contrario, el testimonio del molino, si bien materializa un pasado rural e insular, termina por convertirse en el fantasma silencioso de un mundo ya inexistente.

La paradoja del terminal B es el de conseguir plasmar el referente más singular balear, al concentrar buena parte de los pasajeros interinsulares locales, a pesar de su ambiente más funcional, mientras que en el resto del aeropuerto más reciente sucederá justo lo contrario, al proyectar los imaginarios mallorquines como reclamo de una cultura turística, ante un público diverso y cosmopolita (Figura 5 A y B).

El espacio de la infraestructura aeroportuaria ha ido con el paso del tiempo, reivindicando y ampliando imaginarios muy vinculados con el amplio paso del flujo de turistas que llegan a Mallorca. En los diversos terminales y zonas comunes aparecen publicidades tanto institucionales (desde el gobierno autonómico, el consejo insular, hasta el municipio de Palma), como reclamo de bienvenida, así como también desde el ámbito particular, (con por ejemplo la aparición de numerosas tiendas de venta de ensaimadas, así como de otros productos locales), que compiten por atraer a clientes de última hora, antes de su regreso y terminan transformando el aeropuerto anodino, en un concentrado del lugar concreto.

### 2.2 Pasando por un terminal nacional (Terminal D)

Al transitar por el Terminal D que concentra los destinos y pasajeros más nacionales (peninsulares), pareciera que nos encontráramos en un aeropuerto que lucha por compensar el anonimato de sus formas funcionalistas aún patentes y que nos podría situar en cualquier otro aeropuerto de la misma cadena institucional nacional (Aena), frente al marcado contraste de alusiones a los imaginarios insulares que aparecen, tanto en las publicidades, como en la especialización de tiendas de productos locales, así como incluso en toda una estética neo-local (uso de materiales como madera, telas locales, lámparas de mimbre, para recrear supuestamente un ambiente mallorquín mediterráneo). El terminal se convierte en decorados tematizados, más propios de unos estudios de cine, dejando en segundo término el carácter funcional del aeropuerto. Esas ambientaciones de neo-localidades, lejos de parecer naturales, agudizan aún

más el carácter artificial del conjunto, aunque consiguen atenuar ya el aspecto industrial y funcional de la infraestructura y en el caso concreto de Son Sant Joan, encuentran un paralelo con los espacios también ambientados de la herencia funcional de los destinos de sol y playa, convirtiéndose en su extensión (Figura 6).

En este espacio poliédrico confluyen además imaginarios de localidades a escalas diversas, en una curiosa confrontación entre la escala internacional/nacional versus la regional/local. El área del duty free es seguramente donde se hace más patente esa suerte de representación de un "pueblo español", donde podemos encontrar colindando, las marcas de perfumes franceses, junto con una bailaora flamenca, un toro o un abanico junto a una ensaimada o sobrasada (Figura 6). Esa situación responde en parte al carácter concesionado a nivel nacional de una empresa que apuesta por unos productos que responden a los mercados internacional y nacional de forma homogénea y centralizada, pero que también ha terminado por incluir un apartado de productos locales, frente a un mercado copado por otras tiendas (Vives-Riera, 2018). Así, por ejemplo, la venta de vinos mallorquines ha aparecido como un nicho que compite con los vinos nacionales, ante unos turistas que, tras haber conocido los primeros durante su estancia, quieren llevarse un recuerdo bien local de esta isla, a pesar de sus elevados precios.

**Figura 6. Rrepresentaciones locales y globales**




Fuente: Autor

Desde las lógicas tradicionales territoriales, cuesta encontrar un sentido a ese conjunto inter-escalar que aparece como confuso y complejo. No obstante, como veremos más adelante, en el caso del aeropuerto de Mallorca, esta diversidad termina reflejando la realidad que encontramos en el destino turístico y que responde a una cultura turística, que se define desde una lógica poliédrica y aglutinante, que analizamos a continuación, de forma más clara en el terminal más reciente.

## 2.3 Hasta un lugar turístico en el terminal C

El terminal C que concentra a los pasajeros de los destinos más internacionales, junto con alguna de las áreas comunes, es el más reciente y responde ya a una lógica distinta del aeropuerto, concebida más como un área de experimentación, al estilo de un centro comercial. Las formas se redondean, aparecen islas flotantes que rompen las perspectivas y hacen irrupción pseudo terrazas dentro de espacios cubiertos, donde poder restaurarse, mientras se hace tiempo a la espera del embarque. El aeropuerto se va transformando y recreando espacios que se ven como lugares, con su mobiliario urbano y sus farolas, sus bancos. El terminal C en este caso termina curiosamente convirtiéndose en una extensión del clásico destino turístico de sol y playa en la isla y si no fuera por la falta del mar, casi pensaríamos que estamos en uno de ellos. Además, los pasajeros de este terminal son mayoritariamente los turistas, al concentrar la mayoría de las rutas internacionales, estrechamente vinculadas con el turismo.

En el terminal C, las cadenas internacionales de comida rápida al colindar también con cervecerías alemanas y pubs ingleses no reproducen a diferencia de otros aeropuertos, un espacio estandarizado internacional, sino que reflejan la misma realidad de los espacios turísticos exteriores, pero dentro del aeropuerto. Este terminal consigue así aglutinar todos los imaginarios de un destino turístico variado con gran facilidad, por compartir ambos la misma lógica funcional de base. Esos espacios anónimos universales terminan así convirtiéndose en lugares singulares, sin necesidad de definirse o diferenciarse del resto. El destino y su aeropuerto turístico permiten una convivencia plural, dentro de su complejidad, sin que ello implique una homogeneidad. Si consideramos que cada espacio se enmarca desde realidades distintas y por lo tanto interpreta y mezcla cosas dispares terminará, aunque a simple vista nos aparezca como algo parecido, marcando singularidades (Wearing, 2009). Así de la misma manera que no todas las ciudades o áreas rurales son iguales, tampoco los destinos turísticos, ni los aeropuertos tienen que entenderse de igual forma. La diferencia radica tal vez en el tipo de aspectos que hay que considerar para ver las diferencias y que parte de una concepción del lugar diversa.

La hibridación de referentes llegados de todas partes termina reflejando la realidad de una cultura turística en el caso de este terminal, pero a la vez se diferencia de otras, por las interrelaciones específicas que son las propias de Mallorca. Así, el uso de ciertas lenguas preferentemente, como el alemán, el mallorquín y el inglés, la recreación de ambientes propios de terrazas y chiringuitos mediterráneos dentro del aeropuerto (Figura 7), o aún la posibilidad de encontrar lado a lado un pub inglés, una cervecería alemana, un bar de tapas ibéricas y una cafetería con los dulces y berenars típicos mallorquines a base de variados y llonguets convierten ese universo complejo en una singularidad insular que fascina a los propios turistas (y a muchos locales aunque lo

reconozcan cuando lo extrañan). El resultado es una curiosa mezcla que al final adquiere un sentido propio y que es el reflejo de una cultura post-turística, bagaje de una Mallorca con una tradición turística de más de 100 años y que va más allá ya de la estricta actividad turística (Fletcher, 2023).

El terminal C y el aeropuerto en general ya no son un reflejo del destino turístico, sino que en este caso se convierten en parte de la experimentación del mismo lugar, como podemos por ejemplo ver en el mural realizado por unos turistas partícipes, a partir de sus stickers pegados y que reflejan tanto sus lugares de origen, como todos los locales y lugares visitados de la isla. Representan en su conjunto una marca propia, basada en una diversidad inclusiva que termina definiendo un lugar concreto, del cual el propio aeropuerto pasa a formar parte plena.

**Figura 7. La representación de una cultura del turismo compleja**




Fuente: Autor.

La suma de los 3 terminales, nos permite, en resumen, por un lado, demostrar la evolución del aeropuerto en su transformación de espacio funcional a un lugar propio. Por otro lado, eso se vincula por analogía o contagio, con una complejidad de imaginarios que termina por reflejar la realidad de una cultura turística de la propia isla de Mallorca, convirtiendo el aeropuerto, en un punto de encuentro y difuminando así desde el cosmopolitismo resultante, con las diferenciaciones clásicas, entre autóctonos, turistas, residentes y demás.

## 3 Conclusión: un lugar poliédrico y aglutinante

Detrás de la misma puerta de llegadas de un aeropuerto en cualquier parte del mundo, encontramos en cambio, el mejor escenario para reflejar la singularidad de una cultura. Vemos sin que deban ser excluyentes, desde las llegadas en las que no hay nadie, hasta las llegadas en las que vemos clanes familiares enteros, o/y en otros donde vemos a profesionales con carteles esperando a sus huéspedes. El caso del aeropuerto de Palma, responde al conjunto de todas las situaciones posibles y a la vez, aunque variable como su gran estacionalidad y que muestra el reflejo de un lugar poliédrico fruto de una de las culturas turísticas, en este caso de Mallorca.

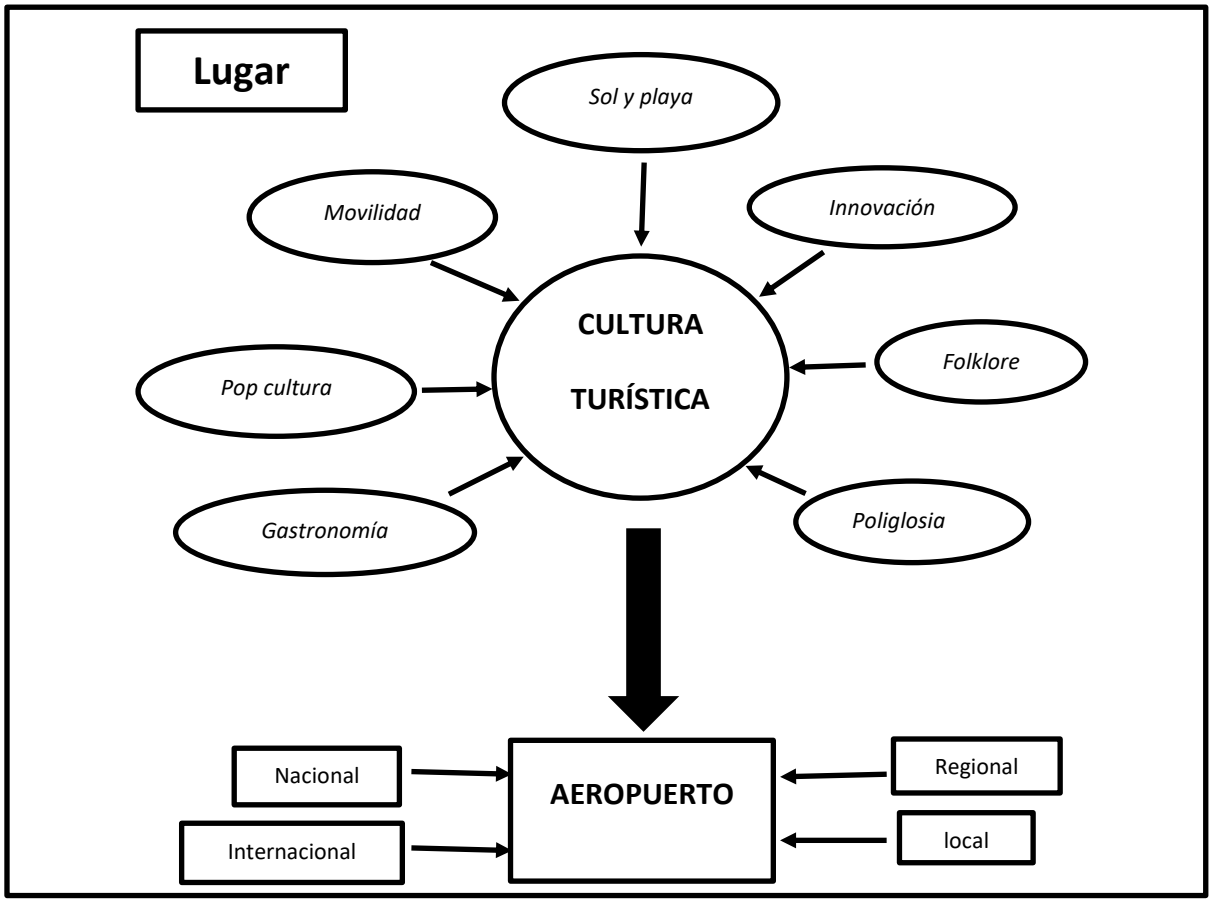
Este referente turístico ha sido ignorado igual que los mismos aeropuertos, al definirse durante mucho tiempo, como no lugares. Su rechazo se origina por plantear unas nuevas identidades marcadas por la libertad que aporta su anonimato y que no requieren definición específica, puesto que se constituyen por una aglutinación en la que todos se pueden sentir por igual parte. La falta de definición del aeropuerto termina siendo el mejor lugar para realizar el sincretismo de la cultura del destino turístico, pero también replantea los cimientos mismos de una definición del lugar que ya no pasa por la exclusión, sino por el contrario, por la inclusión.

Detrás del aparente sinsentido que encontramos en la multiplicidad de imaginarios contradictorios que convergen en el mismo aeropuerto y que tanto pueden sugerir el descubrimiento de una isla de naturaleza virginal (Mazor-Tregerman, 2017) y de un patrimonio singular, como de la experimentación de deportes extremos, como de relax de sol y playa, hasta de desenfreno con la amplia oferta de ocio nocturno, se esconde el anonimato de un lugar que permite en la complejidad la definición así de la cultura turística. Esa cultura se ha forjado por el legado de la evolución del desarrollo de la industria turística y ha terminado por fraguar una tradición turística o hospitalidad (Bakir, 2017) que se convierte en atractivo, per se. Esta cultura (Figura 8) está definida por la fuerte movilidad y por su carácter transitorio (de paso), centrado en destinos principalmente de sol y playa, marcados por la introducción de innovación, de difusión tanto de las culturas pop (Lundberg, 2018), como de la revitalización de lo local y del folklore como atractivo diferenciador, así como por la complejidad en el uso de las lenguas (poliglosia), así como en la gastronomía (tanto desde el punto de vista de su compleja gestión, como de la fusión de gustos dispares), reflejando un ambiente multicultural relajado (Kymlicka, 2007; Horrach Estarellas, 2012), como podemos encontrar por ejemplo en s'Arenal (Capellà Miternique, 2020) o en el reflejo del mismo aeropuerto. El reflejo de esa cultura queda plasmado en la reciente polémica de una publicidad cuyas autoridades regionales obligaron a quitar a la salida del aeropuerto y que avisaba en alemán, que" todo lo que pasa en Mallorca se queda en Mallorca"

(retomando el símil de Las Vegas). En cualquier caso, la noticia demuestra el lugar central del aeropuerto dentro de los imaginarios insulares, como lugar propio".

Las interrelaciones intencionales o/y accidentales entre todos terminan por configurar formas específicas de culturas turísticas singulares polivalentes y mutantes y que como hemos demostrado en la investigación, encuentran en el aeropuerto, un excelente espejo donde catalizarse de forma sintética.

**Figura 8. El aeropuerto como reflejo de los imaginarios de la cultura turística.**




Fuente: Autor.

En esa infraestructura convergen distintas escalas e imaginarios (local, regional, nacional e internacional) como un todo poliédrico que, a pesar de aparecer sin sentido desde las lógicas tradicionales, termina por responder a la complejidad de una nueva lógica, basada en un lugar aglutinador, entendido como un "cuantos más seamos mejor" y en dónde hay lugar para cada uno y para todos. Los destinos turísticos y los aeropuertos vinculados al ser rechazados como no lugares, permitieron convertirse en refugio, aportando un lugar concreto para las sociedades cosmopolitas, sin por ello perder su singularidad (Kymlicka, 1999). En el destino turístico, en la actualidad, se refugia desde la familia, el jubilado, el joven, el migrante recién llegado, el exilado, las minorías de todo tipo, hasta el proscrito e incluso los animales puesto que un paseo marítimo

de un destino de sol y playa, no sería tal sin el paseo de perros a primera y última hora del día. Todos encuentran aquí el lugar que se les denegaba en otras partes, al excluirlos e incluso pueden convivir opuestos.

Esta cuadratura del círculo se explica de forma concreta por dos factores. Por un lado, el anonimato aglutinador en un espacio (el destino turístico) que no era de nadie, o de todos por igual aportará una visión que ya no se define sobre la exclusión, sino que partirá del aporte de la seducción hacia el descubrimiento del otro (Staszak, 2008), ya no en lo teórico sino en lo práctico, erigiéndose como referente propio (Hollinshead, 2004). Por otra parte, para situarse dentro de esa complejidad, los referentes previos, pero también la mirada selectiva permite el poder encontrar tu imaginario e invisibilizar al resto, obviando la diversidad resultante, que deja margen para la convivencia e incluso el encuentro entre diferentes.

### 3.1 El anonimato aglutinador

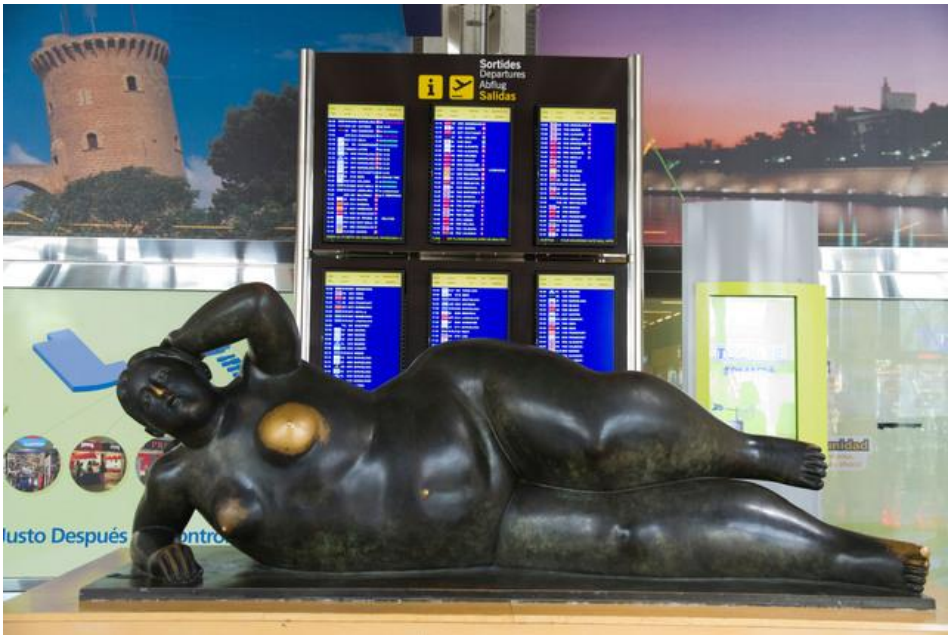
El turismo de masa en destinos de sol y playa cobijó bajo la funcionalidad del asentamiento nuevo, un anonimato en el cual todos podrían sentirse libres para experimentar y conocer a otros (Urry, 1990). Esos espacios transitorios, sin normas claras, se convirtieron en el equivalente de un patio de escuela, donde poder jugar, experimentando empíricamente, una diversidad que en la teoría postmoderna no termina de poderse normar (tal vez porque no obedece justamente a ninguna definición) y que algunos autores tildaron como tercer espacio, al entenderse como alternativa (Hollinshead, 1998)

Esos espacios al margen y secundarios terminaron por convertirse en la válvula de escape de nuestros cotidianos, creando lugares y nuevos imaginarios fruto del encuentro. Ya no se trataba de descubrir como vivía un turista venido de otra parte, o como el turista veía que vivían en un lugar, sino que al final se convertía, más en el intercambio de experiencias (Laplante, 2011). Al margen de miradas controladoras, se avanzaba así, en la normalización de luchas sociales, de reivindicaciones y del reconocimiento de derechos para las consideradas como minorías (género, étnicas, de edad y de todo tipo). El destino turístico al no estar definido por un referente específico se convirtió en un atractivo refugio de todos, por igual. La pluralidad de referentes anulaba la necesidad de definir unos cotidianos específicos, desde unos horarios de vida, tipos de comidas, modas de ropas o costumbres que terminan por perder su sentido, ante su pluralidad. En muchos casos se convierten en una liberación, inspiradora de nuevas soluciones, aunque también permite seguir con las propias.

Esa era ya una nueva forma de referente basado en la complejidad y no ya respecto a las definiciones excluyente anteriores. Los no lugares desde la lógica tradicional del cotidiano o la

normatividad (Theobald, 2016), se convirtieron en una cultura propia que hoy ya replantea incluso la validez de los lugares previos. El destino y del aeropuerto turístico se establecen desde el resultado del reconocimiento a una elección individual y flexible frente al descubrimiento de la complejidad lo cual topa frontalmente con la visión del lugar previa, basada en la imposición de una norma fijada y anuladora de la diferencia. El referente en la cultura turística parte de una forma aglutinante creativa y plural universal, que deja al arbitrio de cada uno el reconocer aquello que busca. El resultado del cruce de miradas permite una convivencia propia dentro de la multitud, sin por ello excluir la posibilidad de contactos que deriven en hibridaciones y nuevas creaciones.

**Figura 9. Los imaginarios de la cultura turística**




Fuente: https://www.alamy.es/foto-botero-estatua-y-la-informacion-de-la-placa-de-salida-en-el-aeropuerto-de-palma-de-mallorca-espana-39941200.html

El reflejo de esa complejidad a primera vista caótica lo podemos ver reflejado, por ejemplo, en una de las mismas áreas de acceso al aeropuerto de Son Sant Joan (Figura 9). El tablón informativo de destinos internacionales alterna con publicidades que plasman imaginarios turísticos regionales, contradictorios entre sí (patrimonio versus ocio), dentro de un espacio funcional centralizado a nivel nacional y que colinda con un mapa de localización de los terminales del aeropuerto. La multiplicidad poliédrica de dimensiones y escalas espaciales diversas resulta ser un verdadero rompecabezas por la saturación ante tanta información dispar junta. No obstante, nuestra mirada permitirá focalizar en aquellos aspectos que buscamos mientras que tendrá la misma capacidad para invisibilizar al resto, ayudando así a la concentración sobre un foco. Ese proceso selectivo permite ante la complejidad, encontrar el camino propio para nuestro

imaginario, proyectando en este caso un aeropuerto que diferirá de la posible percepción de otros. La suma de todos los imaginarios constituiría entonces a un lugar polivalente.

En ese rompecabezas del aeropuerto nos falta por nombrar la estatua de Botero, que merece una mención aparte. Ubicada en ese espacio de paso del aeropuerto, la estatua pasó de ser un punto de encuentro, a convertirse en un hito, incluso objeto de veneración y superstición. Así, se implantó la rara costumbre de tocar el pecho izquierdo de la estatua (el más expuesto), entre los pasajeros de paso, no como veneración a una diosa antigua de la fertilidad, sino supuestamente como protección para el viaje o según el caso, como marca de buen augurio y para mostrar la voluntad de otra visita a Mallorca en el futuro, según los consultados. Este acto casi de sacralización (o mimetismo puesto que cuando ven que uno lo hace muchos repiten el gesto sin saber, por si acaso) dentro de un aeropuerto, es seguramente la demostración más clara de cómo esa cultura compleja ha terminado por construir un lugar propio dentro del aeropuerto, desde su apropiación y creación de significaciones e incluso rituales inimaginables desde la lógica funcional inicial (Palmer, 1999; Graburn, 2004).

### 3.2 La mirada selectiva

Para poder orientarse dentro de un lugar complejo, los sociólogos ya descubrieron la conducta social que definieron en el pensamiento urbanita a finales del siglo XIX que se extrapola y generaliza en la actualidad, al encontrarnos ante sociedades cada vez más urbanizadas y diversas. Ante un planteamiento del pensamiento dialéctico, multicausal y multidireccional, el individuo tiene la capacidad de establecer una geometría social, sobre la cual invisibiliza unos aspectos para poder concentrarse y seleccionar otros (Simmel, 2005), sin por ello, negar al resto. Esa mirada selectiva sería la clave explicativa por la cual podemos entender como una cultura puede ser compleja y a la vez singularizada por la percepción del referente individual. La mirada selectiva descrita en la urbe, es entendida como la forma de lidiar del individuo dentro de un grupo amplio que desconoce. Este mismo enfoque define la convivencia en una sociedad cosmopolita desde una complejidad anónima que reencontramos en los destinos turísticos, así como en su reflejo en sus aeropuertos. La mirada selectiva no debe ser entendida como un proceso de rechazo o exclusión, sino como parte de un sistema funcional para poder priorizar y procesar mucha información en poco tiempo. Estará luego en nosotros, el ser capaces de adaptarnos y empezar a mirar más allá de nuestros cotidianos fijados o/y de reducirse a adaptar al resto, en función de nuestro imaginario ya prefijado, por ahorro de tiempo y no tener así que replantear todo cada día.

Los destinos turísticos en ese sentido representan la concentración de imaginarios materializados conjuntamente que permiten a la vez, reencontrar una parte de referentes conocidos que nos

aportan seguridad, pero que a la vez sirven una vez proyectados en un nuevo lugar, como trampantojo, para podernos dejar salir de nuestra zona de confort, por un breve lapso, con el intercambio entre la realidad local, la de otros turistas procedentes o no de otros lados, así como no menos importante, la propia tradición turística que permite esa experimentación. El carácter breve de la estadía es lo que nos permite aventurarnos en ese viaje y decidir invertir un tiempo de exploración hacia otros posibles. Esa es la brecha que ha permitido crear una nueva cultura turística anónima y cosmopolita que ha terminado por enriquecer algunos lugares como Mallorca, desde su pluralidad.

En esta investigación hemos demostrado por un lado la existencia de una cultura cosmopolita a partir del reflejo de sus imaginarios en un aeropuerto. Por otro lado, también hemos demostrado como el aeropuerto deja de ser un no lugar, para convertirse en una nueva forma de lugar, que hemos analizado a partir de la complejidad poliédrica que se aglutina entorno a la mirada selectiva. La cultura turística plantea unas sociedades cosmopolitas en las cuales las definiciones y distinciones quedan relegadas ante el interés creativo que suscitan los intercambios y fusiones derivadas (McCabe, 2024).

La Mallorca del siglo XXI es una isla cada vez más cosmopolita, en sus destinos turísticos, pero también en las calles de Palma y de sus principales poblaciones e incluso zonas más rurales y alejadas de montaña. En la actualidad, deja de ser relevante el distinguir si uno, es autóctono, forastero, extranjero, residente u otra cosa, al encontrarnos con un núcleo cada vez mayor de población mestizada fruto de esa cultura turística, ya que más de la mitad de la población es nacida fuera, así como ¾ partes tiene vínculos con otros lugares fuera de Mall. Todos participan así, por igual, en la formulación del referente mallorquín contemporáneo, incluidos los sectores tradicionales más reacios aún a entender esa nueva forma cultural aglutinante. Y es que a fin de cuenta esa cultura turística mallorquina retoma con la tradición insular mediterránea, al incorporar todo aquello que trae el mar y que puede aportar algo a la isla. Esa es la misma base de la cultura pasada marina que no hace más que reconocer la movilidad de unas sociedades, adaptándose a una tradición de base más nómada y abierta al encuentro en la travesía de su viaje.

**Referencias bibliográficas**

AENA (2023). Estadísticas de tráfico aéreo, informes mensuales. [consultado el 26/04/24] https://www.aena.es/es/estadisticas/informes-mensuales.html?

AENA Palma de Mallorca [consultado el 26/04/24] https://www.aeropuerto-palmademallorca.com/terminal-aeropuerto-palma-mallorca.htm

ALAMY. Estatua de Botero en aeropuerto de Palma de Mallorca [consultado el 26/04/24] https://www.alamy.es/foto-botero-estatua-y-la-informacion-de-la-placa-de-salida-en-el-aeropuerto-de-palma-de-mallorca-espana-39941200.html Augé, M. (2020). Los no lugares. Barcelona: Editorial Gedisa.

Bakir, A., Wickens, E., Boluk, K. and Avgeli, V. (2017). Cross-cultural issues in tourism and hospitality. *Tourism and Hospitality Research*, 17(3), 245-248.

Berque, A. (2016). Écoumène: introduction à l'étude des milieux humains. París: Belin.

Burns, P. M., and Novelli, M. (Eds.). (2006). Tourism and social identities. Londres: Routledge.

Capellà Miternique, H. (2005-2006). Argonautas en la postmodernidad. *Cuadernos de la Universidad Nacional de Tandil*, 6, 63-76.

Capellà Miternique, H. (2020). L'importance des lieux touristiques dans la découverte des imaginaires : le cas de s'Arenal aux Baléares, *Revue Sud-Ouest européen*, Volume 50 : 19-31.

Castiglioni, P (2000). Stazione Termini, Petrucci Marco lighting designer [consultado el 26/04/24] https://www.petruccimarco.it/project-view/italia-roma-la-stazione-termini/

Certeau, M. D. (1994). L'invention du quotidien.París : Gallimard.

Craik, J. (2002). The culture of tourism. In Touring cultures. Londres: Routledge.

Duval, D.T. (2020). Transport and tourism: a perspective article. *Tourism Review*, 75 (1), 91-94.

Fischer, M. (2009). Fieldwork is not what it used to be: Learning anthropology's. Cornell University Press.

Fletcher, R., et Al. (2023). Pathways to post-capitalist tourism*. Tourism Geographies*, 25(2-3), 707-728.

Franklin, A. (2004). Tourism as an Ordering: Towards a New Ontology of Tourism. *Tourist Studies*, 4 (3), 277-301.

Freestone, R., & Wiesel, I. (2016). Place-making in the Rise of the Airport City. In *Place and placelessness revisited* (pp. 168-185). Routledge.

Glissant, E (1993). Tout-monde, París : Gallimard.

Gordon, A. (2008). Naked airport: a cultural history of the world's most revolutionary structure. Chicago: University of Chicago Press.

Graburn, N. (1980). Teaching the anthropology of tourism. *International Social Science Journal,* 32(1), 56-68.

Graburn, N. H. (2004). Secular ritual: A general theory of tourism. Tourists and tourism: A reader, 23-34.

Gravari-Barbas, M; Graburn, N. (2012). Imaginarios turísticos. Via@, Revista Internacional Interdisciplinar de Turismo [En línea], núm. 1. [consultado el 26/04/24] http://www.viatourismreview. net/Editorial1_ES.php

Gyssels, K. (2001). The world wide web and rhizomatic identity: Traité du tout-monde by Édouard Glissant. *Mots pluriels*, 18(1).

Harrison, D. and Lugosi, P. (2013). Tourism culture (s): the hospitality dimension. *Tourism Recreation Research*, 38(3), 269-279.

Holland, J. (2017). "Sense of Place now a key part of the airport experience, says latest m1nd-set report", The Moodie Davitt Report. Retrieved from https://www.moodiedavittreport.com/sense-of-place-now-a-key-part-of-the-airportexperience-says-latest-m1nd-set-report/

Hollinshead, K. (1998). Tourism, Hybridity, and Ambiguity: The Relevance of Bhabha's 'Third Space' Cultures. *Journal of Leisure Research*, 30 (1), 121-156.

Hollinshead, K. (2004). Tourism and New Sense: Worldmaking and Enunciative Value of Tourism. In M.l Hall and H. Tucker (dir.). *Tourism and Postcolonialism: Contested Discourses, Identities and Representations*. London and New York: Routledge, 24-42

Horrach Estarellas, B. (2012). Diversity, flexibility and identity: mechanisms for recycling mature tourist destinations. In 6th Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU): TOURBANISM. International Forum on Urbanism, 1-10.

Hunt, J. (2023) Terminal 1 at Paris Charles de Gaulle Airport. Encyclopedia Britannica, 30 Nov. 2023, https://www.britannica.com/topic/Terminal-1-at-Paris-Charles-de-Gaulle-Airport [consultado el 26/04/24] https://www.britannica.com/topic/Terminal-1-at-Paris-Charles-de-Gaulle-Airport;

Kaduoka, C. (2019). Let's create sense of place, SITA. [consultado el 26/04/24] https://www.sita.aero/air-transport-it-review/articles/lets-create-a-sense-ofplace?CatId=10866

Kirk, P., Harrison, A., Popovic, V. and Kraal, B. (2014). Deconstructing expected passenger experience in airports. In *DRS2014 international conference of the design research society proceedings*. Umea, Sweden.

Koc, E. (2020). Cross-cultural aspects of tourism and hospitality: A services marketing and management perspective. London: Routledge.

Kymlicka, W. and Straehle, C. (1999). Cosmopolitanism, nation-states, and minority nationalism: A critical review of recent literature*. European Journal of Philosophy*, 7(1) : 65-88.

Kymlicka, W. (2007). Multicultural odysseys. *Ethnopolitics,* 6(4) : 585-597.

Laplante, M. (2011). L'expérience touristique contemporaine: fondements sociaux et culturels. Paris: PUQ.

Leite, N. and Graburn, N. (2009). Anthropological interventions in tourism studies. The Sage handbook of tourism studies, 35-64.

Lundberg, C. and Ziakas, V. (Eds.). (2018). The Routledge handbook of popular culture and tourism. London: Routledge.

Madou, J. P. (2002). Edouard Glissant: Tout-Monde, Une poétique de l'archipel (Par-delà Faulkner et Saint-John Perse). French Prose in 2000 (pp. 1-13). Brill.

Mazor-Tregerman, M.; Mansfeld, Y and Elyada, O. (2017). Travel guidebooks and the construction of tourist identity. *Journal of Tourism and Cultural Change,* 15 (1), 80-98, DOI: 10.1080/14766825.2015.1117094

McCabe, S. (2024). Theory in tourism. *Annals of Tourism Research*, 103721.

Melhuus, M., Mitchell, J. and Wulff, H. (Eds.). (2010). Ethnographic practice in the present. Berghahn Books.

Moneo, M. (2022); Antoni Capó: Saliendo de una crisis no podemos invertir en un centro de control nuevo en Palma, Diario de Mallorca (14/05/2022) [consultado el 26/04/24] https://www.diariodemallorca.es/mallorca/2022/05/14/antoni-capo-saliendo-crisis-invertir-66085012.html

Palmer, C. (1999). Tourism and the symbols of identity. *Tourism management*, 20(3), 313-321.

Picard, M. (1987). Du 'tourisme culturel' à la 'culture touristique'. *Problems of Tourism*, 10(2), 38-52.

Raffestin, C. (1986). Nature et culture du lieu touristique. *Méditerranée*, 58(3), 11-17.

Redacción Diario de Mallorca (2024); El aeropuerto de Palma bate su récord con 31 millones de pasajeros en 2023. Diario de Mallorca (16/01/2024). [consultado el 26/04/24] https://www.diariodemallorca.es/mallorca/2024/01/16/aeropuerto-palma-bate-record-31-96944676.html

Rojek, C. and Urry, J. (Eds.). (1997). Touring cultures: Transformations of travel and theory. Psychology Press.

Salazar, N. (2010). Envisioning eden: mobilizing imaginaries in tourism and beyond. New York: Berghahn Books.

Salazar, N. B. and Graburn, N. H. (Eds.). (2014). Tourism imaginaries: Anthropological approaches. Nueva York: Berghahn books.

Simmel, G. (2005). La metrópolis y la vida mental*. Bifurcaciones,* 4(2).

Smith, S. (2015). A sense of place: Place, culture and tourism. *Tourism Recreation Research*, 40(2), 220-233.

Spain.info, Benidorm [consultado el 26/04/24] https://www.spain.info/es/destino/benidorm/.

Staszak, J. F. (2008). Other/otherness. International encyclopedia of human geography. 8: 43-47.

Theobald, C. (2016). Michel de Certeau. Théologie du quotidien. *Recherches de science religieuse,* 104(1), 5-8.

Thomas, J. (1993). Doing critical ethnography, Vol. 26. Sage.

Urry, J. (1990). The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies. London: Sage.

Vives-Riera, A. (2018). Tourism and nationalism in the production of regional culture: the shaping of Majorca's popular songbook between 1837 and 1936. *Nations and Nationalism*, 24(3), 695-715.

Wattanacharoensil, W., Fakfare, P., & Graham, A. (2022). Airportscape and its effect on airport sense of place and destination image perception. *Tourism Review*. 77(2), 549-569.

Wearing, S., Stevenson, D. and Young, T. (2009). Tourist cultures: Identity, place and the traveller. Londres: Sage.

Woodside, A. G. (Ed.). (2008). Advances in culture, tourism and hospitality research. Bingley: Emerald Group Publishing Limited.