

Inhalt

- Info-Kasten: CAPAZ-Dossier über die Gewalt an sozialen Führern
- Memoria aeronáutica de Colombia - El Museo Aéreo Fénix

Info-Kasten: CAPAZ-Dossier über die Gewalt an sozialen Führern

Siehe Bericht: Der negative Friede, Seite 22ff

CAPAZ ist eine Drehscheibe für Wissensaustausch zwischen Forschung, Zivilgesellschaft und Staat bei der Friedenssuche in Kolumbien. Fünf namhafte kolumbianische und deutsche Universitäten (Universidad de los Andes, FU Berlin), im Verbund mit 50 weiteren Institutionen in beiden Ländern sowie Europa und USA (Willy Brandt School of Public Policy, University of Massachusetts) entwickeln Konzepte zur Befriedung des Landes. Etwa welche Art von Bildung die Konflikte dämpfen könnte. Im Fokus sind auch die Stabilisierung und Förderung der mentalen Gesundheit von Konfliktopfern. Und Anstöße zur größeren politischen Partizipation und nachhaltigen Entwicklung. Das CAPAZ-Symbol ist eine Friedenstaube. Der ehemalige Botschafter Kolumbiens in Berlin, Juan Mayr, hebt die Bedeutung Deutschlands für dieses Projekt hervor mit seinen Erfahrungen der „Vergangenheitsbewältigung, Wahrheitsfindung, Vergebung und Versöhnung der im Zweiten Weltkrieg geschehenen Verbrechen gegen die Menschlichkeit“. Der Deutsche Akademische Austauschdienst DAAD fördert CAPAZ mit Geldern des Auswärtigen Amtes.

CAPAZ unterstützt die Herausgabe von Kurzdossiers („Policy Brief“) zur Friedensentwicklung im Lande. Das aktuelle, erschienen zum Besuch des Bundespräsidenten, befasst sich mit der prekären Situation von sozialen Führern in Kolumbien. Verfasser ist Carlos A. Guevara, Journalist und Menschenrechtsforscher.

Der Autor belegt, dass von 2016 bis 2018 insgesamt 431 soziale Führer und Menschenrechtsaktivisten ermordet worden sind. Eine Ursache sei das Machtvakuum, das die entwaffnete FARC hinterlassen hat. Banden kämpften um die Territorialherrschaft und das Drogengeschäft. In entlegenen Landesteilen mit geringer staatlicher Präsenz seien die sozialen Führer wichtige Ordnungsinstanzen, damit Gegner und Zielscheibe der Kriminellen. Neue Bestimmungen der Duque-Regierung beim Umsetzen des Friedensvertrages sorgten für „descoordinación, desinformación, confusión“ bei den Behörden. Guevara warnt, dass der Abbruch der Verhandlungen mit der Eln den Konflikt erneut eskalieren lassen könnte. Die Regionalwahlen in 2019 und Konflikte um Kandidaten könnten den Frieden weiter destabilisieren. Guevara empfiehlt, Bürgermeister bei Schutz- und Präventionsprogrammen mehr zu helfen, die stärkere Einbindung sozialer Führer in den Friedenprozess, Verschärfung der Strafen gegenüber Angreifern auf soziale Führer, entschlossenere Ermittlungen: Nur die Hälfte der Morde würden aufgeklärt.

www.instituto-capaz.org/

www.instituto-capaz.org/wp-content/uploads/2019/02/FINAL-Policy-Brief-1-2019-web2.pdf



La llegada de la Douglas DC-6 al Museo Aéreo Fénix, Foto J. Pardo

Memoria aeronáutica de Colombia - El Museo Aéreo Fénix

A un lado del aeropuerto de Cali, en el Valle del Cauca, existe desde hace 20 años un museo particular – el único museo de aeronáutica civil en Colombia. En este no solo se encuentran aviones y helicópteros sino también una amplia colección de varios medios de transporte. La entrevista presente el fundador y director general del museo privado como cabeza del grupo de aficionados que mantienen y amplían la variedad de los aviones, helicópteros, carros, locomotoras, maquetas y mucho más. Una conversación de José Guillermo Pardo con Stefan Andreas Ritt (NL Stuttgart, Alemania) sobre la fascinación en técnica.

SAR: Casi por casualidad me encontré con tu museo a un lado del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Santiago de Cali, Valle de Cauca. Trabajando en el área aeronáutica nunca esperé un museo del transporte en Cali, y mucho

menos uno de aeronáutica. ¿Cuál fue la "chispa decisiva" para inaugurar el Museo Aéreo Fénix?

JGP: Yo promoví en 1998 la fundación del Museo Nacional de Transporte que empezó en 1998. Para lograr que esto fuera una realidad, construí un edificio en predios del Aeroclub del Pacífico. Después de 11 años de pérdidas acumuladas se liquidó el Museo. Como yo era el dueño del edificio, después de casi dos años, en compañía de mi esposa, fundamos el Museo Aéreo Fénix que es el que tuviste la oportunidad de conocer. El museo nunca ha sido auto sostenible pero no es algo que me atormente.

SAR: ¿Cuál fue tu motivo o tu idea principal con el museo? Claro que tuviste una relación particular con las aeronaves, pero además el museo incluye otros medios de transporte. Aire, carretera y ferrovía – obviamente tres medios importantes para un país con la extensión de Colombia.

JGP: Para contestar bien esta pregunta debo remontarme muchos años atrás cuando era un niño. Nací en 1937, hasta donde alcanza mi recuerdo, los aviones y los ferrocarriles despertaban en mí una gran curiosidad y emoción. Los aviones con su vuelo, la máxima expresión de libertad y las locomotoras de vapor eran como poderosos monstruos vivos que parecían respirar con el ruido de sus compresores de aire. Seguro esa misma fascinación la han sentido muchos niños que con el pasar del tiempo toman otros caminos. En mi caso el interés fue en aumento alimentado por las revistas que tuviera a mi alcance. Luego fueron los libros sobre máquinas especialmente las de locomoción que incluían también los automóviles y los barcos.

SAR: La realidad hoy en día con el museo muestra que el material escrito no fue suficiente para calmar el hambre de conocimiento técnico...

JGP: Ya siendo un adolescente materialicé parte de mis sueños dedicando tiempo al aeromodelismo y ferro modelismo. Construí modelos de aviones y una pequeña maqueta ferroviaria. Durante esta etapa conocí personas con las cuales compartía y que no terminaron siendo mis amigos para toda la vida, tristemente muchos ya no están. Mi gusto por las maquinas me llevaron a estudiar ingeniería mecánica y desde entonces, siempre he trabajado en la industria metalmecánica y de plásticos por inyección, hoy fabricando piezas para la industria automotriz gerenciando una empresa familiar durante los últimos 45 años. Me acompañan mis dos hijos que también son ingenieros mecánicos.

SAR: En algunas partes en mi vida me topé con las mismas cosas. Yo construía maquetas a control remoto y dibujaba barcos cuando era joven. En un inicio mi interés por la técnica me llevó a la náutica y aún conservo algunos libros de esta época. Lógico que quise estudiar ingeniería mecánica. Y aunque mi interés por los barcos continúa últimamente me dedico a los aviones y sus diseños estructurales por mi profesión. ¿Siempre quisiste ser ingeniero también?

JGP: Cuando joven quise ser aviador profesional pero mi madre siempre se opuso con el argumento de que estudiar para aviador era estudiar para muerto. En 1964 construí un autogiro [que es parecido a un helicóptero pero el rotor principal está propulsado por el viento de marcha. SAR] dotado de un motor Volkswagen de 1600 cc el cual modifique para reducirle peso y darle mayor potencia. Me tocó fabricar tanto el rotor como la hélice y finalmente logré desprenderme del suelo en mi maquina voladora. Pocos días después, en uno de esos vuelos tuve un aparatoso accidente con la fortuna de que salvo un trauma por el golpe, no sufrí fracturas pero el aparato quedó destruido. Hasta aquí llegó mi actividad de vuelo que solamente reinicié en 1979 cuando hice curso formal de aviación de piloto privado con licencia para instrumentos y posterior adición a bimotores. En 1980 adquirí el primer avión que se convirtió en compañero inseparable, un Cessna182 RG que aún conservo. En el viaje por muchos países de América comprendidos desde Canadá al norte y Chile al sur. En esa misma época ingresé al Aeroclub del Pacífico del cual después fui su presidente durante 25 años.

SAR: Entonces te contagió el virus de la aviación. ¿Cuál es el motivo por el que museo de transporte no se concentra únicamente a los aviones?

Durante todos los años mantuve vivo el interés por los ferrocarriles. También adquirí en 1987 el primer automóvil antiguo: un Buick de dos puertas de 1937 recordando al Buick de cuatro puertas de la familia durante mi infancia. Ingresé al Club de Automóviles Antiguos y Clásicos y la colección de automóviles Buick de 1937 se extendió a 6 unidades en carrocerías de diferentes estilos. Para esa misma época me hice miembro de Fundetren, asociación compuesta por un grupo de personas interesadas en proteger el patrimonio histórico de los ferrocarriles colombianos. Por este motivo participamos en la compra de 3 locomotoras de vapor: una Mikado 2-8-2T alemana construida por Berliner Maschinenbau en 1928 y dos Baldwin norteamericanas tipo Mastodom 2-8-0. Hoy ocupan un alero del edificio del

museo. Fue por esta época cuando vi necesario crear un museo de transporte ya que era indispensable darle albergue a estos y muchos otros vehículos terrestres y aéreos cuyos dueños estaban interesados en prestarlos. La Junta Directiva del Aeroclub del Pacífico, me autorizó a construir un edificio para el museo en sus terrenos donde yo me encargaría de asumir el costo de la edificación. Por mi iniciativa, se originó en 1998 el Museo Nacional de Transporte, constituido por el Aeroclub del Pacífico, Fundetren y el Club de Automóviles Antiguos y Clásicos.

SAR: Debido al tamaño de los objetos necesitabas un espacio como el de los hangares de un aeropuerto. El Museo Nacional de Transporte actualmente está conocido como Museo Aéreo Fénix. La constelación de antes no continuaba?

El Museo Nacional de Transporte operó durante 11 años y a pesar de que nunca pagó por el arrendamiento del edificio que ocupaba, las pérdidas por los gastos de operación se fueron acumulando y tuve que asumir personalmente el déficit para mantener el museo abierto todos esos años. El problema se centraba en el bajo número de visitantes quizás por estar localizado en el aeropuerto distante 25 kilómetros de la ciudad. Se buscaron toda clase de soluciones, inclusive su traslado pero todo fue en vano. Fue necesario cerrar el museo, devolver los objetos prestados y liquidar sus bienes. Al final siendo el dueño del edificio, en el quedaban los objetos que me pertenecían, entre ellos mis cuatro aviones, más tres aeronaves dadas en comodato por la Fuerza Aérea Colombiana y otro número de aeronaves en desuso prestadas por amigos. También allí estaban los 6 Buick y mi Ford Falcon 1966 que conservé desde nuevo, hoy completamente restaurado. Tras un año de cierre, el 23 de abril del 2010, mi esposa Stella y yo constituimos una fundación privada sin ánimo de lucro con el nombre de Museo Aéreo Fénix. Éramos conscientes que esto implicaba una erogación importante para asumir el desequilibrio de ingresos y que pasarían varios años antes de llegar a ser auto sostenible, algo que hasta la fecha no se ha alcanzado.

SAR: Tomé nota que estabas hablando también de tu esposa Stella cuando se trataba de su colección de vehículos. ¡Ustedes como pareja están aficionados por los mismos objetos!

Cabe mencionar que a mi esposa Stella le fascinan en este orden, los aviones, los automóviles, los tractores, los surtidores de combustible, los trenes y los barcos. Gracias a ello siempre he contado con su apoyo incondicional.

Personalmente me he involucrado con las manos en la restauración de todos estos elementos del transporte. El museo tiene una colección por encima de 5000 modelos de aviones en diferentes escalas, tres grandes aeropuertos a escalas 1:400 y 1:200, dos enormes maquetas ferroviarias funcionales en escalas 1:87 y 1:20.3 y una en construcción en escala 1:160 Una vistosa colección de 60 trajes de vuelo y uniformes de tripulaciones aéreas vistiendo maniquíes en vitrinas. La colección de cubiertos de aerolínea más grande que se conozca con más de 1600 juegos. En el futuro próximo están pendientes de montar en un salón especial ya construido, la colección filatélica de medios de transporte compuesta por unos 43000 sellos postales y la extensa colección de históricos títulos valores de acciones y bonos de medios de transporte. Algunos fueron emitidos hace más de 150 años. Están en espera de tiempo para montarla.

SAR: El esfuerzo de ambos para conservar los aviones, carros y ferrocarriles es muy considerable. ¿Pero no falta la gente para avanzar con el museo?

A pesar de todas las dificultades, el museo no ha dejado de crecer, gracias al ánimo de las 7 personas que trabajan en él, como también a los fondos suministrados por los fundadores que mantienen una dinámica de desarrollo tanto para agrandarlo como para mejorar y ampliar la calidad de la exposición. El museo cuenta con un área cubierta de aproximadamente 4500 m² que dan albergue a 23 aeronaves en su interior, entre ellas dos legendarios Douglas DC-3/C-47 veteranos de la Segunda Guerra mundial, uno de ellos en condiciones de vuelo [En Alemania la C-47 es conocido como “bombardero de pasa” por la ayuda de la población encerrada de Berlín via la puente aérea. SAR.]. De hecho casi todas las aeronaves dentro del museo están completas y podrían volar tras un servicio de mantenimiento. En el exterior inmediato del edificio, en predios del aeropuerto pendientes de un contrato de comodato, el museo tiene dos Douglas DC-6 y un Boeing 727 que llegó en vuelo el día que fue donado, En total son 26 aeronaves, una de ellas es la réplica a escala 1:1 del Wright Flyer [El Flyer de los hermanos Wright de Dayton, Ohio, USA fue la primera máquina voladora que despegó 1903 por el primero vuelo. El Flyer está conocido como Kitty Hawk Flyer conmemorando el lugar Kitty Hawk, North Carolina, USA donde realizaron el vuelo. SAR] construida en el museo con planos suministrados por el National Air and Space Museum (NASM) del Instituto Smithsonian. [El NASM conserva también objetos de la historia aeronautica aleman como las marcas conocidas Arado, Bücker, Dornier, Focke-Wulf, Grob, Heinkel, Junkers, Messerschmitt, Schempp-Hirth. SAR]

SAR: Mientras nosotros estamos conversando tengo la impresión que tu primer interés así como el de tu esposa es la aeronáutica verdad?

El Museo Aéreo Fénix se centra en la aviación como tema principal, sin embargo tiene un componente importante de ferrocarriles y de otros medios de transporte que lo hacen muy variado e interesante. Comparado con museos de otros países, es relativamente pequeño, sin embargo tiene colecciones y exhibiciones que no se ven en otros lugares. Quizás la razón que lo hace tan diferente es que es un museo privado y por tanto no recibe ayuda oficial, donde los fundadores están físicamente y económicamente comprometidos. La nómina de empleados es mínima y multifacética compuesta por artistas e historiadores apasionados por el trabajo que hacen. Las dificultades que tiene el museo son muy grandes porque funciona en un país de escasa tradición museística donde el Estado responsable por la cultura, educación y turismo es sordo y ausente cuando podría apoyar. Ni siquiera se ha logrado que atiendan las repetidas solicitudes para señalar en las vías la localización del museo, algo que está normalizado en el resto del mundo. El museo en su temática que reúne la tecnología e historia del transporte tanto aéreo como de los otros medios, es único en Colombia. Por esta razón es punta de lanza que lucha para crear una conciencia que supere la incomprensión e indiferencia del sector público.

SAR: Creo también que el museo es único, particularmente considerando que no existe una industria aeroespacial en Colombia. El mundo de transporte de pasajeros tuvo inicio en Colombia casi 100 años atrás, con aviones de origen alemán. Cuando conocimos en tu museo, hemos conversando también de los museos en Alemania y aunque allá existe una industria importante, la parte aeroespacial solo tiene un bajo porcentaje de la industria en general. ¿Cuál es tu opinión sobre los museos aéreos de Alemania? Me comentaste que visitaste algunos.

El Museo Aéreo Fénix podría mirarse como una versión pequeña de los museos técnicos de Speyer y Sinsheim en Alemania, los cuales igual que el Museo Alemán en Múnich, el de la marina en Hamburgo de Peter Tamm han sido referentes. Debido a la falta de espacio y facilidad para acceder a los objetos originales en su tamaño natural, se hace énfasis representándolos, en versiones miniatura por medio de modelos ambientados en dioramas.

El museo nos dispensa grandes satisfacciones, especialmente durante las oportunidades que lo vemos lleno de grupos estudiantiles de todos los niveles

académicos. Es el espectro a partir de los kínder hasta las maestrías universitarias, que aprenden con avidez, viendo en vivo aquellos objetos que hasta entonces solamente habían podido apreciar en los textos académicos. Es una gran contribución a la sociedad, excelente herramienta pedagógica con la que orientamos a muchos jóvenes escoger carreras tecnológicas. Para los que trabajamos en él, mantiene nuestras mentes ocupadas y entretenidas aprendiendo, diseñando y construyendo. Es algo que se traduce en felicidad, salud y vida.

SAR: Considero muy importante el aspecto pedagógico. Mediante la historia se puede entender el presente. Los museos no solo conservan el pasado sino también son la raíz para nuevas ideas – incluso técnicas. Puedo confirmar que el aprendizaje de la construcción y de la fabricación mediante un museo puede inspirar a nuevas y continuas soluciones. Además puede acontecer que una solución técnica sobreviva si está acompañada por una amplia aplicación. El diseño como la producción del DC-3 es un buen ejemplo. Claro que hay modelos más modernos pero esta aeronave tiene una robustez incomparable. Imagina que incluso continua operando (después de una transformación) para la exploración polar de un instituto alemán! O mira la grande flota en Villavicencio, Meta donde los DC-3 conectan las aldeas lejanas de los llanos. Hablando de un modelo propio que forma parte del Museo Aéreo Fénix: ¿Cuál fue el objetivo de incluir precisamente estos modelos en la colección? ¿Existe una relación casi emocional a algunos aviones?

JGP: A lo largo de nuestras vidas hay acontecimientos o experiencias que tienen un gran impacto, trazando derroteros a corto a largo plazo. Cuando yo era un estudiante de bachillerato (high school) en Winnipeg, Canada, un compañero del internado me invitó a su casa para la semana santa de 1955. Fue así que en tren llegamos a Chicago y al día siguiente me llevó a conocer el Museo de Ciencias e Industrias. Nunca había visto algo igual, quede deslumbrado, no podía creerle a mis ojos cuando al mirar a lo alto del salón de entrada, colgaban un Stuka JU-87 y un Vickers Spitfire [Dos aviones legendarios alemán respectivamente ingles de la segunda guerra mundial. SAR], ya sabía mucho de estos dos aviones pero hasta entonces tan solo los había visto en libros y revistas ¡!! Estoy ahora felizmente viviendo las consecuencias. Pienso que este sentimiento lo viven muchos niños o jóvenes cuando al entrar a nuestro museo se encuentran frente a frente y rodeados por un Douglas DC-3, un North American AT-6D y un Boeing Stearman PT-17. Es muy probable que esta vivencia sea para muchos trascendental en sus vidas.

SAR: El museo ya cubre el transporte en dos diferentes formas – por aire y por tierra. ¿Nunca tuviste la idea de extender el museo a botes, así como simboliza la estrella de tres puntas de una reconocida empresa Alemana?

JGP: Increíble Stefan, ni que lo hubieras adivinado ¡!! Hace 12 años mí esposa Stella y yo fuimos a Hamburgo acompañados del cónsul de Alemania en Cali, Gerhard Thyben. Nuestro amigo Jörg Haut nos llevó al señor Peter Tamm quien nos mostró su fabuloso museo marítimo. Esta fue otra de esas visitas a un museo que me deja marcado. Influenciado por esta experiencia aunque tardíamente, ahora estamos montando una colección de más de 50 modelos grandes de barcos. Serán exhibidos en cuatro gigantescas vitrinas, utilizando el espacio vertical en tres niveles, iluminados internamente con luces led. Ya la primera está terminada y se ve espectacular. Los barcos de la colección comprende cuatro clases: veleros, mercantes, de pasajeros y de guerra. Será otra gran atracción del museo, lamento que el señor Peter Tamm haya fallecido pues le hubiera encantado saber de este proyecto que incluye tres modelos de submarinos alemanes.

SAR: Estimado José, muchísimas gracias por sus comentarios, sus viajes en el pasado y la visita en su museo. La visita en su museo ya me deja marcado

Fotos



Vista de la grande sala, al frente un autogiro, un hidroavión y al fondo una réplica del Wright Flyer, Foto: S. Ritt



Estructura de ala en madera, el primer material compuesto y el paradigma de plásticos compuestos de fibras de vidrio o carbono con resina sintética, Foto S. Ritt



El DC-3 del Douglas Aircraft Company. Primer vuelo en 1935 y aún se utiliza en varios países. Los 4 automóviles que aparecen con el avión de KLM son de la marca BUICK, fabricados en 1937. Foto J. Pardo



Planeador en el alto de la sala, Foto: S. Ritt





Un Texan AT-6 antiguamente tripulado de José Guillermo Pardo, Foto S. Ritt



Cubiertos y maquetas de la Lufthansa, el *flag carrier* de Alemania, Foto: J. Pardo



Maqueta de ferrovía en una ciudad norteamericano, Foto: S. Ritt



Al aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Santiago de Cali, Valle de Cauca de visto aéreo del este (gracias a un Piper PA18 de G. Thyben) y en maqueta en el museo de visto noroccidental, Fotos: S. Ritt



Modelos grandes de barcos en vitrinas y banderas de señales, Foto: S. Ritt



Encuentro de José Guillermo Pardo, Jörg Haut, Stella de Pardo y Peter Tamm (de izquierda) en el antiguo sitio del Museo marítimo en Hamburgo, la mansión Tamm, Foto G. Thyben?



El internacional museo marítimo Hamburgo, IMMh, Alemania¹, de Peter Tamm, antiguamente estaba en la mansión Tamm en las orillas del elba, Foto S. Ritt

¹ El museo que hace parte del complejo depósito Speicherstadt también es un buen muestrero de la arquitectura en ladrillo, véase KA No. 102 Abril 2017.



Una maqueta del famoso Junkers F13 con pontones, el avión icónico alemán de Hugo Junkers que marca el inicio de la aviación de pasajeros desde 1919 en Colombia y varias artículos del piloto G. Thyben Sr., Foto: S. Ritt



S. Ritt y J. Pardo en sillas primera clase de una McDonnell Douglas DC-10 de la British Airways, Selfie: J. Pardo

Comentario a los lectores de la revista

Es el museo mejor calificado de todos los museos colombianos en tripadvisor y de 124 sitios de interés para visitar en Cali, es el número dos, a pesar de no estar propiamente localizado en la ciudad. Las opiniones y calificaciones son óptimas, principalmente las dejadas por visitantes del exterior. ¡Por favor dejen su opinión sobre el museo, también!