

Viaje del DKF al Münsterland (del 3 al 7 de septiembre de 2019)

Con un recorrido histórico-cultural por Münster y sus alrededores llegó a su término el ciclo tradicional de los viajes organizados por el Dr. Reinhard Kaufmann para miembros del DKF, deseosos de ampliar sus saberes en los más diversos campos. La tradición se inició en 2010 y se repitió durante toda una década a lo largo de tres días consecutivos en septiembre u octubre de cada año. Los fieles seguidores de Reinhard conocimos de su mano castillos renacentistas a orillas del río Weser; recorrimos ciudades de brillante pasado y vibrante presente en el este alemán –como Erfurt y Weimar–; estudiamos, como nunca antes, las catedrales de Maguncia (Mainz), Worms y Espira (Speyer); nos deleitamos con caminatas y explicaciones en Bamberg, Seehof,ierzehnheiligen y Pommersfelden; conocimos un sinfín de pormenores de las construcciones de ladrillo en estilo gótico de Stralsund, Greifswald y Rostock; descubrimos joyas ocultas en Naumburg, Freyburg, Schulpforta y Bad Kösen; visitamos iglesias grandes y medianas, vistosas y más sencillas, que habían sido construidas por los margraves de la Alta Franconia; aprendimos que el Erzgebirge es también famoso por sus iglesias fortificadas que cumplían el doble objetivo de alimentar el alma de los feligreses y proteger a la población de Annaberg, Schneeberg, Freiberg, Marienberg y Seiffen contra posibles ataques enemigos; fuimos en pos de la historia alemana en Korbach, Frankenberg, Arolsen y Fritzlar y pisamos la tierra de los Hermanos Grimm en el noroeste de Hesse.

Sobre todas esos viajes se ha informado exhaustivamente en números anteriores de Kolumbien Aktuell. Ahora le toca el turno a la excursión realizada entre el 3 y el 7 de septiembre de 2019 al noroccidente de Renania del Norte-Westfalia, concretamente a Münster y sus alrededores. La topografía regional no permite construir castillos de gran altura en esa región y, por eso, sólo se levantaron alrededor de 100 castillos (Wasserschlösser und Wasserburgen) sobre montículos artificiales, llamados motas, y rodeados, muchas veces, de un foso. Se originaron, tanto por la necesidad de seguridad y protección como por el deseo de afirmar y ampliar la posición del poder señorial. Por ejemplo: los castillos Borg, Senden, Westerwinkel y Lüdinghausen. Mención especial merece Vischering, el castillo construido por el obispo Gerhard von der Mark poco antes de 1271 que se utilizó como comisaría de policía. Es uno de los mejores testimonios de un castillo medieval fortificado (Ringmantelburg). Su historia nos dejó boquiabiertos y, como merecería un capítulo aparte, tendremos que limitarnos aquí a tan solo mencionarlo para así poder pasar una rápida ojeada a otros momentos estelares de la excursión.

Comencemos por Münster, el paraíso de las bicicletas, la patria chica de la escritora Annette von Droste-Hülshoff y el escenario auténtico del Prinzipalmarkt, el sitio más emblemático de la ciudad. Su historia comenzó en 1121, luego de un terrible incendio que destruyó todas las casas de madera. Los comerciantes las reconstruyeron en piedra, en estilo gótico. Las bombas de la Segunda Guerra Mundial acabaron con su esplendor y más tarde se recuperó el carácter original sólo de la alcaldía y de la casa municipal del vino. La alcaldía se erigió por allá por 1170 como edificio de entramado de madera. En 1395 se le añadió un porche y una elaborada fachada. Hoy es testimonio impactante de la arquitectura medieval profana en Europa. En su interior alberga la sala del consejo, conocida como la Sala de la Paz, pues entre 1643 y 1648 se negoció en este recinto la paz de Westfalia, que marcó el desenlace

de la Guerra de los Treinta Años, puso fin a 80 años de guerra entre España y los Países Bajos, y convirtió a Múnster en la cuna de los Países Bajos. En esa sala se sentaron las bases para el ordenamiento del Estado moderno en Europa y, por eso, la Comisión Europea optó por incluirla, en el año 2015, en el catálogo del Patrimonio Europeo. La casa municipal del vino fue construida entre 1615 y 1616 en el último período del Renacimiento. Sus bodegas guardaban celosamente el vino que, por aquel entonces, era monopolio exclusivo del concejo municipal.

La iglesia San Lamberto (Lambertikirche) es otro importante referente de Múnster. Fue construida en la intersección de dos antiguas rutas comerciales, primero, en estilo románico (1150) y luego en estilo gótico (1375-1450). En los libros de historia se la relaciona, ante todo, con la "Rebelión de Múnster" en el siglo XVI, cuando los anabaptistas ejercieron un gobierno radical y cruel en la ciudad. Entre 1533 y 1535 destruyeron todos los archivos y provocaron el éxodo masivo de dos terceras partes de la población. El ejército recuperó el poder en 1535 y ahogó el imperio anabautista en un horrendo baño de sangre. Los tres líderes fueron torturados y sus cuerpos se colocaron en grandes cestas de hierro que se colgaron en 1536 en un costado de la torre de la iglesia para escarmiento y disuasión de la población. Personalmente tuvimos la sensación de que hoy interesan, más bien, a los turistas como recuerdo fotográfico de su visita a Múnster.

En relación con la iglesia San Lamberto debe mencionarse, asimismo, a una valiente personalidad del siglo XX: El obispo Clemens August Conde von Galen. Fue su párroco durante muchos años y es conocido también con el epíteto de "León de Múnster". En plena era hitleriana tuvo el valor y la entereza de criticar desde el púlpito los métodos utilizados por el régimen nazi. Tres de sus célebres sermones se reimprimieron en hojas volantes y se difundieron a los cuatro vientos entre julio y agosto de 1944. El obispo condenaba la eliminación de "*vidas indignas*". La de los "*enfermos mentales improductivos*" era la que más lo enardecía. Para él no eran otra cosa que un vil asesinato. Los nazis permanecieron impávidos ante sus fulminantes ataques. Temían la reacción popular y jamás se atrevieron a arrestarlo. Clemens August Conde von Galen fue beatificado en 2005. Sus prédicas traducidas al español se encuentran en la Red.

Otra edificación impactante es el Erbdrostenhof (1753-1757), un edificio muy original del barroco tardío, construido sobre un lote estrecho en la intersección de dos calles. Es considerado una obra maestra de la arquitectura barroca secular europea, debida al genio de Johann Conrad Schlaun (1695-1773), el arquitecto westfaliano más importante del siglo XVIII. Su inconfundible estilo se conoce como "Sinfonía de Westfalia". Combina el ladrillo rojo con la piedra arenisca y enmarca las ventanas de blanco. Su última obra maestra es el Residenzschloss Múnster (1767-1787), el cual es hoy el edificio principal de la universidad Westfälische Wilhelms-Universität.

Antes de mencionar otros edificios importantes del arquitecto Schlaun presentaremos brevemente a la mujer más conocida de la región: la escritora, compositora y poetisa Annette von Droste-Hülshoff. Nació en 1797 en las afueras de Múnster, en el pintoresco castillo de Hülshoff (construido entre 1540 y 1545) y reconstruido en los periodos renacentista y barroco. Fuimos a conocerlo y quedamos fascinados con su imponente construcción y el foso que lo rodea. Annette von Droste-Hülshoff vivió allí hasta cumplir casi los 30 años. Con la novela "Die Judenbuche" y la balada "Der Knabe im Moor" nos dejó un importante legado literario, a pesar de que ella había nacido para cumplir roles preestablecidos y de que su indiscutible talento no fue sólo un don sino también una pesada

carga para ella. Con meticulosa profusión de detalles se ocupa de esta temática la escritora Karen Duve en su novela "Fräulein Nettles kurzer Sommer", publicada en 2018.

Annette von Droste-Hülshoff volvió a captar nuestra atención no solo por sus libros y porque habíamos visitado Hülshoff, el castillo en que nació, sino también porque ella, la escritora, y el arquitecto Schlaun están vinculados en forma involuntaria. Resulta que los herederos de Schlaun le vendieron una casa señorial al padre de Annette en 1825, pues él quería que su esposa tuviera un domicilio apropiado cuando él muriera y ella debiera abandonar el castillo de la familia. Esta circunstancia se dio un año más tarde y la viuda se mudó a la señorial Rüschaus en 1826 con sus hijas solteras, Annette y Jenny. Por supuesto que los viajeros del DKF también queríamos poner a prueba los conocimientos adquiridos en las últimas horas. Y lo logramos, cuando reconocimos, casi en coro, el inconfundible sello arquitectónico de Schlaun en la fachada de la Rüschaus. Detrás de ella nos pareció poco habitual para la época la comodísima distribución de las habitaciones, lo mismo que la relajante placidez de los jardines. Al caminar por dentro y por fuera de la Rüschaus nos imaginamos que las tres mujeres tenían que haber sido muy felices en esta casa. Lo suponemos, pero no lo sabemos a ciencia cierta. Lo que sí ha quedado documentado es que Annette escribió allí "Die Judenbuche" y que añoraba la época vivida en la Rüschaus, hasta tal punto que regresó a visitarla en diversas ocasiones.

No solo el arquitecto Schlaun y la escritora Droste-Hülshoff se vinculan íntimamente con Münster. Algo parecido ocurre también con el *Kiepenkerl*, el comerciante de a pie que iba de aldea en aldea cargando en su espalda una *Kiepe*, una especie de camilla trasera de madera y mimbre que recuerda a la de los silletteros de Medellín. Sin embargo, en ella no llevaba flores sino aves de corral, huevos, productos lácteos y hortalizas y regresaba al campo con sal, todo tipo de mercancías e informaciones sobre los últimos acontecimientos locales. En el hermoso parque *Spiekerhof* se ha erigido un monumento en memoria del singular vendedor ambulante. Con él tomamos, por supuesto, las fotos de rigor.

Y, ¿que más visitamos en Münster y sus alrededores? Recordamos la Catedral de San Pablo cuyos elementos centrales se originaron entre 1225 y 1264, luego de los incendios habituales de la época. En su exterior nos detuvimos ante "el paraíso" con sus magníficas rosas y rosetas. Representa la entrada al Paraíso con Cristo sobre la puerta del cielo, impartiendo bendiciones con la mano derecha y sosteniendo en la izquierda el libro de la vida.

De los castillos que pudimos visitar más de cerca convendría destacar, por último, el magnífico castillo de Nordkirchen (el "Versalles de Westfalia"), terminado en 1734 y que hoy alberga la Universidad de Ciencias Aplicadas y Finanzas de Renania del Norte-Westfalia con 1.300 estudiantes. Es uno de los edificios más grandes y representativos de la región y fue uno de los más famosos de Europa. La disposición de los edificios y su estructura eran habituales en Francia y en los Países Bajos. En el centro del ala principal se encuentra la Sala Júpiter de 60 m de longitud (sólo unos 13 m más corta que la Sala de los Espejos de Versalles).

El día de nuestra visita a la Sala Júpiter se adelantaban los preparativos para una fiesta muy elegante y con muchísimos invitados, entre los que, por supuesto, no figurábamos nosotros. Sin embargo, se nos permitió curiosear el ambiente. Atravesamos la sala de uno a otro extremo y quedamos deslumbrados con la exquisita decoración de las mesas, dispuestas con fina porcelana, brillante cubiertería y delicados floreros. Admiramos todo ese esplendor

sin el menor brote de envidia porque ya teníamos otro plan –mejor– para esa noche. Celebraríamos nuestra cena de despedida en el hotel y brindaríamos por el éxito de la excursión, a la vez que agradeceríamos a Reinhard Kaufmann su competente, dedicada, esmerada y apasionada guianza a lo largo de los últimos diez años.

Expresamos nuestros sentimientos no solo con palabras, sino que también hicimos entrega de dos presentes: una colección de vinos de la cooperativa vitivinícola "Winzergenossenschaft vom Weinsberger Tal", donde trabaja el único enólogo colombiano de Alemania (Luis Carlos Reyes Sierra, miembro del DKF), y un reconocimiento iconográfico del grupo, en el que se captan diversas escenas de esta inolvidable década. Al abrir el álbum de fotografías aparece la siguiente dedicatoria:

Münster, 8 de septiembre de 2019

"Querido Reinhard:

Con este álbum de fotografías queremos evocar el recuerdo de las numerosas y estupendas horas vividas contigo durante las excursiones en las que expusiste contextos arquitectónicos, geográficos y sociopolíticos, meticulosamente investigados e interesantemente presentados por ti.

El alegre saludo de bienvenida solía preceder, casi siempre, tu habitual introducción al tema en la misma noche del día de llegada y, de inmediato, nos sensibilizabas y generabas expectativas, de modo que a la mañana siguiente esperábamos impacientes que, con tus grandes saberes, procedieras a explicarnos, en forma detallada, las edificaciones de la región, sobre todo, las iglesias, al igual que los castillos, palacios, alcaldías y fachadas de las románticas ciudades.

Finiquitados ya los memorables acontecimientos del día nos sentábamos siempre a cenar con toda tranquilidad y a repasar las experiencias con buen vino y cerveza, y, de vez en cuando, las acompañábamos con una copita de ron colombiano (traído a la ronda por Gerald) y repetíamos una que otra vivencia colombiana.

Los numerosos viajes histórico-culturales han hecho de nosotros un pequeño y ameno grupo, que ha podido ampliar sus conocimientos culturales sobre Alemania y sus tesoros. Te agradecemos a ti, querido Reinhard, y también a ti, querida Anita, las inolvidables experiencias comunes.

Tus fieles compañeros de viaje: Ellen y Detlef Berg, Nelly y Jörg-Detlef Bruns, Carmen y Gerald Gaßmann, Ingrid Herrmann, Gerlinde y Karl Kästle, Erika y Joachim Krogemann, Karin Morgenthal, Gabriela Sánchez, Cielo Sessing, Barbara Setzer, Hili y Volker Sturm, Norbert Teufel, Alicia y Bernd Tödtte, Sigrid Willemann, María Mercedes y Ralf Zeppernick, Traute y Bernd Zucht."

Los viajes histórico-culturales del DKF han dejado de existir en su forma tradicional. El amago de nostalgia que comenzaba a cundir en el ánimo de los participantes de la última excursión cuando llegó el momento de la partida se logró mitigar con la mutua promesa de que todos los años habría un reencuentro en sitios cambiantes de la geografía alemana. De modo que no nos dijimos adiós, sino, simplemente: ¡Hasta una próxima oportunidad!

María Mercedes Zeppernick

Fotos. véase en la revista KA 110 páginas 10 y 11

Humboldt en la cabeza (y en las piernas)

Una revisión con motivo del cumpleaños 250 de Alexander von Humboldt

Se han hecho numerosas publicaciones con motivo del cumpleaños del célebre erudito universal Alexander von Humboldt, pero una de ellas merece un especial énfasis: la publicada y comentada por el profesor Ottmar Ette en "Amerikanischen Reisetagebüchern (Los diarios de viaje de Alexander von Humboldt)" ("Das Buch der Begegnungen" Manesse-Verlag, 2018). Ottmar Ette es recordado por todos los miembros del DKF debido a su brillante presentación en la reunión anual en Berlín 2010.

Lo extraordinario de "Los diarios de viaje de Alexander von Humboldt", que él escribió principalmente en francés, pero también en alemán y español, y que había atado en cuero de cerdo justo antes de su muerte, son las notas múltiples que se basan en las experiencias del viaje reciente. Su encanto, basado en la experiencia personal de textos más desarrollados, reside en su complejidad. El profesor Ette habla de „islas de texto“ que están relacionadas entre sí a lo largo del texto de nueve volúmenes.

Raramente se encontraba un Humboldt tan animado como en "Das Buch der Begegnungen". Sus pensamientos ultrarrápidos, a menudo intuitivos, se instalan en la mente del lector mientras lee y continúan actuando como si estuvieran unidos en un diálogo, sentados juntos en un café o bar, absortos en una conversación sobre las peculiaridades y glorias de América Latina. Aquí es donde nos habla un gran escritor (de viajes), y Humboldt apenas ha sido conocido como tal. Es por eso que el libro es un maravilloso tesoro para todos los amantes de los viajes y escritos de Humboldt.

En la página 275 se encuentra la siguiente entrada:

"(...) No viajas solo a un nuevo país, sino que también te mueves en siglos pasados, aprendes en Sudamérica, cómo vivían los indios en la época de la Conquista y cómo vivían los españoles en la época del gran Emperador [Karl.V]. En el reino de Nueva Granada, se cree que se puede ver la Cundinamarca sin conquistar y la antigua España. Los europeos en los trópicos han adoptado más indios que estos".

Estoy interesado en esta oración como viajero y como defensor de los derechos de los indígenas por igual.

En la América del Sur de Humboldt prevalece la magia de una era conservada, más precisamente, de un tiempo casi divino que ha sido relevado del marco regulatorio existente. La sensación de experimentar un momento que representa una época entera es enaltecida. Y Humboldt experimentó una multiplicidad de esos momentos durante su viaje al continente americano, es más, todo su viaje (1799-1804) fue un momento inspirador y enaltecido. Era consciente de su rango y de la ubicación de su viaje personal en la historia de América Latina. Humboldt no registró los eventos actuales solo. Al mismo tiempo, se movió más allá de los tiempos que eran exclusivamente europeos en los siglos XVIII y XIX. Fue la época del colonialismo en la que se reflejó, observando su fracaso y siendo uno de los primeros en reportar sus injusticias con palabras claras e inequívocas.

Su pasión por el país por el que viajó y su empatía por las condiciones de vida de su gente caracterizan las cuentas personales de Humboldt, y la naturaleza misma de su viaje le

permitió una cercanía especial, a veces incluso íntima con América Latina, la cual se mantuvo ajena a otros investigadores antes y después de él. Hoy en día, casi todo el mundo cree en revestir su impulso de explorar con el espíritu de Humboldt y se inclina ante las dificultades del viaje percibidas como sobrehumanas que Humboldt estaba dispuesto a aceptar por el bien del conocimiento. Presumiblemente, esto se basa en un malentendido terco, porque Humboldt puede haber experimentado ocasionalmente molestias, pero también las percibió y encontró como circunstancias auténticas e inmutables y, por lo tanto, como un enriquecimiento del mundo y su existencia personal (y lo será en el siguiente escrito).

Y se puede aprender algo más del gran viajero Humboldt. Sin la tan ansiada separación (al menos temporal) de la familia y el origen, uno no podrá ni tener experiencias de viaje formativas ni realizar ciertamente un "viaje de la vida", que hoy en día sin embargo debido a el Internet ampliamente disponible es apenas una ilusión redimible.

Humboldt está en su mejor momento para un viaje de descubrimiento. Está en el final de sus veinte y al inicio de sus treinta años. Su estado físico, mental y espiritual son excelentes. Los sueños de la juventud todavía están despiertos para hacerse realidad. Y al mismo tiempo, las experiencias acumuladas de naturaleza personal y profesional ofrecen una visión integral múltiple de la experiencia, lo que hubiera sido imposible en los años más jóvenes. Con la muerte de su madre en 1796 hereda una fortuna no despreciable, que le permitió abandonar el servicio civil prusiano y emprender una larga y compleja expedición. Esto significa que las amistades de la infancia y de la época de estudio deben dejarse atrás. Las impresiones y conocimientos adquiridos durante el viaje son poco adecuados para acercar el vínculo a los viejos amigos que permanecieron en Europa, a pesar de toda su habilidad para describirlos; los caminos de la vida son muy diferentes. La amistad íntima transcontinental con el hermano Wilhelm aparece como una excepción. Pero, en general, Humboldt mantiene contactos predominantemente profesionales en su correspondencia desde el Nuevo Mundo. Las cartas al director del Jardín Botánico de Berlín, Carl Ludwig Willdenow, contienen detalles actualizados del viaje para promover su creciente imagen en Europa como descubridor y la preocupación constante por el transporte adecuado, la posterior creación y presentación de sus colecciones y manuscritos botánicos.

Humboldt tiene la experiencia de hacer espléndidos conocidos instantáneos mientras viaja, relativizando viejas amistades. Incluso el momento más difícil de un "viaje de la vida", el regreso (al punto de partida), sucede a Humboldt aparentemente sin esfuerzo. ¿Berlín o París? Puede elegir y optar por Francia, no solo porque cree más en la realización de los ideales humanistas allí. De ahora en adelante, el viaje al continente americano ilumina las siguientes cinco décadas de su vida como un poderoso rayo.

La personalidad de Humboldt se expresa en la asombrosa diversidad de su prosa, tanto temática como estilísticamente. ¿caracteriza el viaje al científico o la ciencia al viajero?

Los viajes y la ciencia se benefician mutuamente. "Todo es interacción". En estas tres palabras está la quintaesencia del pensamiento de Humboldt. Es fascinante cómo da forma a las ciencias en una forma de aventura intelectual y cómo se convierte en un erudito universal a través de su viaje de aventura.

Incluso los comentarios de Humboldt sobre el "tema indígena" siguen siendo relevantes actualmente. No se limitan a la lamentación declarativa ni a la transfiguración entusiasta del estado ("natural") de los pueblos indígenas, ya que era ampliamente habitual entre sus

contemporáneos educados (y no queremos hablar de otros). La inconfundible mirada de Alexander von Humboldt sobre Nueva Granada en vísperas de la independencia de España muestra cuán vivas y resistentes las culturas indígenas han sobrevivido a los devastadores siglos desde la conquista, y que parece posible un intercambio y una fecundación cruzada con los descendientes de los conquistadores españoles. Una mirada inteligente a América Latina que no se convierte en un romance anticuado.

Es fascinante que el viaje de Humboldt pueda continuar hasta el presente, ya que el propio Humboldt soñaba con seguir los viajes de descubrimiento de Cristóbal Colón, James Cook y Georg Forster. Las referencias son particularmente intensas tan pronto como se ingresa a la terra Humboldtiana, ese fantástico país en la parte alta del río Orinoco. Por lo tanto, me gustaría aprovechar la ocasión del 250 cumpleaños de Alexander von Humboldt como una oportunidad para hacer una referencia de su viaje a América en mi / nuestro propio viaje a Colombia en los años 1993-1996.

De mi diario de viaje del 7 de diciembre de 1995:

[En el río Orinoco] "Al sur del río de Vichada, las sabanas se convierten en densos bosques. Hemos llegado al Amazonas. Y la selva tropical nos recibe con un gran aguacero. La estación seca en Puerto Ayacucho nos arrulló. Las capas (para la lluvia) están empacadas en la mochila en la proa del bote debajo del resto del equipaje transportado. El equipaje se moja. Pero San Pedro no está lejos. Todos los compañeros de viaje se congelan bajo la lluvia. Hella rechina los dientes, y creo que somos idiotas ingenuos, hemos estado en la selva amazónica con tanta frecuencia, y las tormentas eléctricas son frecuentes incluso en la estación seca. A través del lodo, luchamos por subir a la orilla. Nos resguardamos con uno de nuestros compañeros de viaje, colgamos las cosas mojadas, examinamos la cámara. De nuevo contamos con suerte. San Pedro es un pueblo pequeño, quizás con unas treinta familias. La carpa que instalé debajo de una choza con techo de palmeras es admirada por los niños. Le pago 2000 Bolívares a Nabisco [el conductor del bote de la comunidad] por el viaje "en la cola" [autoestop] de Samariapo".

8 de diciembre de 1995:

"Queremos irnos. La gente de aquí nos ha prometido varias opciones de transporte. A las 9.00 en punto, queriendo atalayar nuestras posibilidades, nos apostamos sobre una roca a orillas del Orinoco. Aún así, tenemos esperanzas, comemos Fariña, secamos nuestras camisas y pantalones mojados. Pero los tábanos se están volviendo cada vez más insoportables, el calor está aumentando, ningún bote, ningún barco en nuestra dirección, y todos pasan por la orilla opuesta.

Los lugareños nos recomiendan mover los brazos como saludando y nos prometen que podemos hacerlo „más adelante“. La decisión en Samariapo de no esperar un transporte a San Fernando fue probablemente equivocada. Todos los barcos que pasan toman el camino a lo largo del lado opuesto del río. Gritamos y saludamos con la gorra y la toalla. "Atabapo - Atabapo", no pasa nada. Con mucha tranquilidad pasan los botes, a veces como en cámara lenta, pero la impresión puede ser engañada y más debido al calor parpadeante, porque el Orinoco tiene aquí solo algunos kilómetros de ancho. Los idiotas de la aldea, que se han

perdido en el calor del día, deben saber que en este tramo rocoso del río nunca se crea un bote, un bongo y, ciertamente, ninguno de estos pocos barcos que apenas cruzan en el camino a San Fernando de Atabapo. O ni siquiera se han puesto a pensar en esto. No hay ninguna tienda en el pueblo, obtienen el agua potable del turbio Orinoco en lugar de atrapar el agua lluvia. Se sientan estúpidamente frente a sus casas de piedra y golpean con sus manos los enjambres de Pium, esta pequeña mosca agresiva. Una vez más, un bote pasa al otro lado mientras el más anciano del pueblo aparece meneando un machete. Ya es la tarde. Llevamos mucho tiempo con camisas de algodón de manga larga y desempacamos de nuestro equipaje las espirales repelentes de mosquitos y las encendimos. Nos sentamos con las espirales humeantes, una en cada mano, con las piernas cruzadas sobre la roca, como en el yoga. "Nunca nos iremos de aquí", murmuro. "Nunca", me responde él.

"Todos los barcos pasan por el otro lado". "Otro lado", responde él haciendo eco. ¿Nos quiere ... No, nos sonrió. "Pollo Asado", me quejo, nos sentimos como pollo a la parrilla. "Pollo Asado", es la respuesta a vuelta de correo. "Así que asegúrate de que lleguemos a la otra orilla". Allí debe haber una tienda allí, fue lo que escuchamos.

"Para la tienda de Marco", le dice al joven, que lleva la madera del único bote con motor a la aldea, donde el cuñado construye una pocilga. Él parece ser un poco más brillante que los demás, y nos ofrece su canoa para cruzar el río, a pesar de que él murmura algo sobre la guerrilla, como todos los venezolanos aquí en la zona fronteriza.

La tienda de Marco se encuentra en empalizadas sobre la orilla y la terraza está construida debajo de un enorme árbol Dormidero con una copa ancha que da sombra y alrededor del tronco se entrelazan las orquídeas Chiclaya. Mientras atracamos, un grupo de indígenas y algunos colonos nos miran expectantes. Marco es un llanero avisado, duro y delgado, con ojos alertas. Nos saluda amablemente. De inmediato nos da una cálida y sabemos lo que tenemos en Colombia. Hay de todo, agua embotellada, cerveza Polar fría, gaseosas. Bebemos con la Piaroa [autodenominación De áruwa "gente del bosque", según el último censo disponible en 1988, hay sobre 8500 familiares, que en su mayoría habitan en áreas tradicionales sobre la derecha del Orinoco], que se detuvieron allí. Uno, el profesor, es un tipo inteligente. "Este es un proceso psicológico de conocimiento. Tenemos que aprender del blanco, él tiene que aprender de nosotros. ¡Tenemos garantizados los derechos de participación desde la Constitución de 1991! "Los indígenas están seguros y orgullosos de ser colombianos. Marco nos invita a la casa de atrás, la casa cubierta con las hojas de Palma Real. Su esposa es la hermana del maestro Piaroa. Comemos un delicioso Caldo de Pescado, además de yuca.

Marco está interesado en personas de otras partes del mundo, ávido de conocimiento, curioso. Él viene de Villavicencio, ha vivido aquí durante ocho años, ha despejado el bosque circundante, plantado árboles, hecho un charco de agua detrás de la casa entre las rocas de granito negro. Estamos hablando del conflicto fronterizo colombo-venezolano. "Los venezolanos están acostumbrados al sistema estatal patronal", dice Marco, "el estado se encarga de todo. La iniciativa privada es hecha a un lado. Ha sido así desde el boom del petróleo. Los venezolanos todavía tienen su propio dinero para limpiar el patio delantero ". Palabras elocuentes. Es bastante diferente con los colombianos. Marco es el único aquí en este largo tramo del río. "Este lugar no le interesa al Estado", agrega, "más arriba en la desembocadura del Cañón Mataven hay un puesto de inspección de policía. El policía ni siquiera tiene un bote de remos y no ha recibido su salario en varios meses ". El puesto de Marco es Colombia en miniatura. El mapa de Colombia cuelga en la pared. Nunca el

vallenato había sonado más dulce en nuestros oídos, y una invitación a comer es, por supuesto, en esta parte del mundo. [...] "

© Dr. Frank Semper (2019)

El autor ha tratado repetidamente el viaje de Alexander von Humboldt a las "áreas equinocciales del nuevo continente". Detalles disponibles en:

https://www.sebra.de/aktuelles/gi_bogota.html

Humboldt und Ich / Humboldt y Yo (dt./spanisch)

Traducción: Dr. Luisa Fernanda Roldan Rojas

100 Años del Junkers F 13 y el inicio de la aviación en Alemania – Exhibición especial en Múnich

Estamos en una época de aniversarios: del centenario de la República de Weimar en Alemania al bicentenario de la Batalla de Boyacá por la independencia en Colombia. En el 2019 también tenemos fechas destacadas en la aviación en Colombia, así como en Alemania. En Colombia es el centenario de la SCADTA (hoy en día Avianca, véase KA 109) y en Alemania el del primer vuelo de avión de pasajeros. Los dos últimos tienen una conexión especial y esta se encuentra documentada en una exposición del Deutsches Museum en Múnich, Alemania.

El sábado 27 de octubre 2019 se inauguró una exposición en la Flugwerft Schleißheim del Deutsches Museum sobre un ícono de la aviación: El Junkers F 13. Este modelo estaba presente con la réplica que está volando desde 2016. La exposición se enfoca en mucha parte en la importancia de este avión, el cual por su historia merece un gran reconocimiento en la historia de la aviación. ¿Pero, porque hay un interés en un “carro volador antiguo” que cumple 100 años?



Foto 1: La réplica del Junkers F 13 "Annelise 2" afuera de la exposición en el Deutsches Museum Flugwerft Schleißheim, Múnich, Foto: S. A. Ritt

Nos imaginamos la vida en los primeros años del último siglo en Alemania. La Primera Guerra Mundial había terminado en 1918 y un profesor alemán de la Universidad Técnica de Aquisgrán (RWTH) continuaba produciendo aviones en su propia empresa en Dessau, Alemania. Al final de la guerra, él entendió que ya no se necesitarían más aviones militares, pero que había un creciente interés en los aviones que hicieron posible un transporte económico. Poco antes de Navidad en 1918, Hugo Junkers encargó a sus ingenieros construir un avión apto solamente para el transporte de pasajeros. Apenas un medio año después, el 25 de junio de 1919 realizó el primer vuelo de la "Annelise" en Dessau. Aunque anteriormente había transporte de pasajeros y correo aéreo (véase las fotos), solo con este avión el transporte aéreo aceleró su progreso tanto en Alemania como por el resto del

mundo. Por esta razón el F 13 simboliza el inicio de la aviación, tal y como lo describe el título de la exposición en Múnich.



Foto 2: Estampillas del Junkers F 13 de 1919 en Colombia (versión hidroavión) y de 1930 en Alemania (versión con tren de aterrizaje)

Al igual que otros aviones y también carros de hace 100 años, la cabina de pilotaje era abierta. Pero por primera vez en la historia, en el F 13 el piloto y el copiloto o mecánico estaban sentados lado a lado. En la parte de atrás, una cabina cerrada con calefacción permitió un vuelo cómodo para 4 personas. Transportar correo es comunicación. Lo mismo aplica con los viajes de pasajeros ya que posibilita la conexión de personas sin importar la distancia. El F 13 facilitó esta tarea, comentó Dieter Morszeck, fundador de la nueva Junkers Flugzeugwerke AG, en su charla de inauguración de la exposición.

Otro detalle que los aviones Junkers mostraban fue en referencia a la robustez de su estructura por el uso de un material moderno – un nuevo tipo de aluminio llamado Duraluminio. Las investigaciones de los años precedentes así como los trabajos de la empresa Zeppelin en Alemania fructificaron el desarrollo de este nuevo material de resistencia destacable. La aleación fue desarrollada en 1906 en una empresa en Düren, Alemania y el nuevo duraluminio fue una de las principales razones para construir el primer avión de pasajeros enteramente de metal. Antes, los aviones de la época fueron diseñados en madera y tejido de algodón. Con la resistencia del aluminio se construyeron por primera vez alas autoportantes. Previamente, los biplanos necesitaban de la ayuda de filamentos para reforzar la estructura, sin embargo, estos perturbaban la corriente de aire en torno a las alas. Un aporte adicional se ve reflejado en el posicionamiento de las alas bajo la cabina. Este tipo de construcción sirvió para la protección de los pasajeros en caso de accidentes.

Por su material y estilo el F 13 fue un avión de carácter tenaz. Por esto la propagación del avión en el mundo estaba insuperada hasta los años 30 de siglo 20. Y por dicha robustez el F 13 surco los cielos de países con clima exigente como en Colombia o en Canadá, tal como lo comenta el Dr. Walter Rathjen en su charla de inauguración de la exposición, quien formó la colección aeroespacial del Deutsches Museum algunas décadas antes. Los clientes del todo el mundo contaban a la empresa Junkers Flugzeugwerk A. G., que estaban contentos con la calidad no solo de la estructura sino también de los motores. Una versión de la motorización del F 13, el Junkers Motor L5 (con la base de un BMW) necesitaba poco mantenimiento. Y es así como el talento de Hugo Junkers generó la construcción no solo de motores, sino incluso de calentadores que hoy hacen parte de la empresa Bosch en

Stuttgart. Además, ayudó a los diseñadores de la Bauhaus en Dessau con la fabricación de muebles.

La cabina del avión en metal resistió muy bien el clima húmedo en Colombia (en el aluminio crece una capa protegiéndola contra daños de corrosión) y la calefacción de la cabina fue fundamental para su uso en climas fríos. Además, con la ayuda de la empresa Junkers pudieron vencerse distintos retos para el uso local del F 13 en Colombia. El tipo de gasolina en Colombia de aquella época era diferente al que se usaba en Alemania. Además, los motores necesitaban más refrigeración en el clima tropical. Por otro lado, muchos de estos aviones necesitaban flotadores o pontones para amerizar (hidroavión), debido al uso de ríos a falta de pistas de aterrizaje en el inicio del transporte aéreo. En Colombia en el río Magdalena mientras que en Alemania por ejemplo en el río Neckar (véase la foto). El F 13 fue equipado para tierra, agua y nieve, tal y como se muestra en un anuncio en un folleto de Junkers de 1931 que se muestra en la exposición.



Foto 3: El Junkers F 13 Hidroavion en el Neckar a la orilla de Stuttgart-Untertürkheim, Fuente: Luftdienst GmbH, 31.10.1931

Aluminio, cabina cerrada, cabina de pilotaje con pilotos sentados lado a lado, avión de alas bajas y autoportantes – todos estos fueron avances muy innovadores que serían los principios en la aviación de la época.

Los primeros dos F 13 llegaron entre junio y agosto de 1920 a Puerto Colombia, en Barranquilla.. Pronto, entre el 8 al 10 de septiembre 1920, los socios de la SCADTA estaban ya explorando el viaje a lo largo del Río Magdalena entre Barranquilla y Puerto Berrio, Antioquia (véase el mapa).

En los próximos años la mayor parte de los Junkers de SCADTA para el uso en Colombia fueron de tipo hidroavión. La firma predecesora de AVIANCA tuvo 35 aviones Junkers en operación (según el archivo Junkers). Comparando con el número total producido de F 13 de aproximadamente 330, el número de aviones usados en Colombia era casi una décima parte.

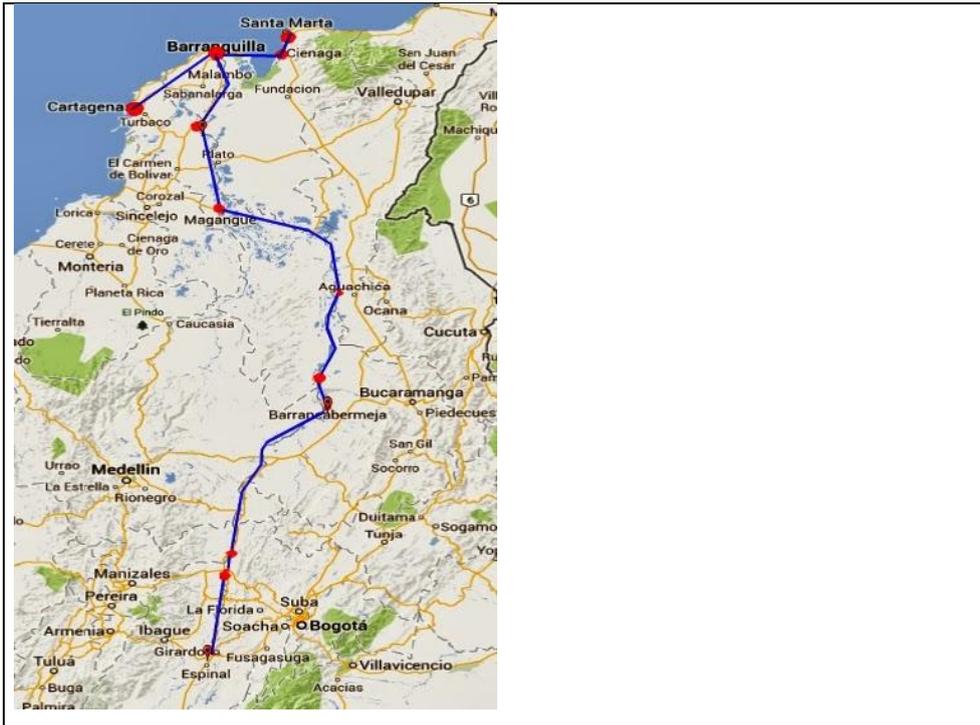


Foto 4: Mapa de SCADTA sobre el vuelo a lo largo del Río Magdalena, Fuente: SCADTA, 1921

Es una lástima que actualmente solo quedan 5 aviones del Junkers F 13 en todo el mundo. Estos están exhibidos en museos como en el Deutsches Museum en Múnich. Por este motivo, la exposición es de gran importancia tanto en un plano nacional en Alemania como internacional. Desafortunadamente, el avión en modelo original del Deutsches Museum en Múnich se encuentra actualmente en reparación y no fue presentado en la exposición especial que fue preparada junto con el Club Wertverein - Verein zur Erhaltung der historischen Flugwerft Schleissheim e. V. y el Club Bayerische Flugzeug Historiker e.V.

Colombia es uno de los países que afortunadamente aún conserva una parte de la herencia de Hugo Junkers. No tiene el F 13 pero todavía existen un modelo W 34 (la hermana del F 13) y un modelo del famoso Ju 52/3m en el Museo Aeroespacial Colombiano de las Fuerzas Aérea Colombiana en Tocancipá, Cundinamarca, al norte de Bogotá.

El hecho que actualmente sólo quedan unos pocos ejemplares del F 13 y además que este modelo es de tal importancia para la aviación fueron las razones para iniciar un proyecto de reconstrucción que comenzó desde hace 10 años. Y como resultado una réplica del F 13

llegó volando para la inauguración (véase la foto). Todo gracias al esfuerzo conjunto del archivo Junkers del nieto de Hugo Junkers, Bernd Junkers, el archivo del Deutsches Museum y empresas dedicadas a la fabricación de aviones porque mucha parte de la documentación, diseños y las herramientas ya no existían. En una forma de arqueología experimental con ensayos en el taller los ingenieros aprendieron las técnicas geniales y antiguas de hace 100 años. Como explicó Dominik Kaelin en un documental que mostro Bernd Huckenbeck, director del proyecto de la reconstrucción, en la inauguración: “Junkers fue más avisado que los otros!”.

Kaelin Aero Technologies en Oberndorf am Neckar construyo la estructura de la réplica F 13.



Foto 5: El F 13 volando encima de Múnich, Foto: Paul Eschbach/Deutsches Museum

En general son los aviones o los carros antiguos una atracción. Parecen como “caídos del tiempo”, tanto para los pilotos como para los pasajeros son diferentes a los actuales. Pero nos muestran el inicio de la tecnología que usamos hoy sin pensar. Antes eran manufacturados, hoy en día son maquinas automatizadas. Los viejos modelos de aviones que podemos admirar hoy en el museo son una forma de arte-realismo, tal y como lo explicó el gerente del Deutsches Museum, Prof. Wolfgang Heckl, en el saludo de la inauguración.

Dieter Morszeck, un de las figuras muy importante en el grupo de aficionados que consiguió construir la réplica del F 13 estaba comentando que están preparando el primero vuelo de la segunda réplica. Además el tercero y el cuarto F 13 están proyectados. Según sus palabras en la inauguración de la exposición el F 13 debe visitar el mundo y conectar la gente. ¿Podemos soñar entonces que el F 13 regresa volando a Colombia y ameriza en el Río Magdalena?

Junkers F 13 - un éxito por múltiples razones!

S. A. Ritt – NL Stuttgart

Enlaces:

<https://www.deutsches-museum.de/presse/presse-2019/junkers-f-13/>

<https://www.aviancaenrevista.com/tag/avianca-100-anos/>

Formatiert: Nicht unterstrichen,
Schriftartfarbe: Automatisch, Deutsch
(Deutschland)

Formatiert: Nicht unterstrichen,
Schriftartfarbe: Automatisch, Deutsch
(Deutschland)