



Orbis Tertius, vol. XXVI, n° 33, e194, mayo-octubre 2021. ISSN 1851-7811
Universidad Nacional de La Plata
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación
Centro de Estudios de Teoría y Crítica Literaria

Presentación del dossier : "Dejar (de) volar"



Rike Bolte

rbolte@uninorte.edu.co

Universidad del Norte Barranquilla, Colombia

Cita sugerida: Bolte, R. (2021). Presentación del dossier : "Dejar (de) volar". *Orbis Tertius*, 26(33), e194. <https://doi.org/10.24215/18517811e194>

In memoriam Ramón Illán Bacca:

¡Es un avión alemán!

Deborah Krueh

*Ciegos humanos, semejantes a la hoja ligera,
impotentes criaturas, hechas de barro deleznable,
miseros mortales que, privados de alas, pasáis
vuestra vida fugaz como vanas sombras,
o ensueños mentirosos,
escuchad a las aves,
seres inmortales y eternos, aéreos,
exentos de la vejez y ocupados
siempre en pensamientos perdurables*

Aristófanes

¿Te acuerdas de la gloria de mis alas...?

*El áureo campaneó
del ritmo; el inefable
matiz, atesorando
el iris todo, más un iris nuevo
ofuscante y divino,
que adoraran las plenas pupilas del Futuro,
(las pupilas maduras a toda luz!)... El vuelo...*

Delmira Agustini



*Hay que volar en este tiempo, a dónde?
sin alas, sin avión, volar sin duda: ya
los pasos pasaron sin remedio,
no elevaron los pies del pasajero. Hay
que volar a cada instante como las
águilas, las moscas y los días,
hay que vencer los ojos de saturno
y establecer allí nuevas campanas.*

Pablo Neruda

ARQUEOLOGÍA DE UN “OPTIMISMO ARTIFICIAL”: EL PARADIGMA DEL VUELO

El inicio de la aviación moderna, acontecido a principios del siglo XX, forma parte de una historia de la euforia tecnológica y también cultural.¹ Las vanguardias históricas que se articulan en este tiempo rechazan una actitud contemplativa (o ‘inmóvil’); a la vez, se forma o consolida un nuevo público, masivo, entre atraído y aterrorizado, “manipulable et inflammable” (Popelard, 2009, p. 562). También actúan ‘valores’ – o categorías– ‘contra-modernas’ sobre este escenario: el heroísmo, la virilidad, el antiparlamentarismo, el amor al peligro; y, a grandes rasgos, y como señaló el futurista ‘mayor’ Marinetti, un “optimisme artificiel” (2009, p. 564). En este campo energético, de “spirale *ascendante* vers la création de l’homme nouveau”, se reaccionó a una modernidad atemorizadora, aparentemente agresiva. Las respuestas que surgieron fueron agresivas a su manera, pero también creativas. Así, enfrentaron “la spirale *descendante* du pessimisme” (2009, p. 564). En tal cuadro histórico se inscribe la poética de la aviación, a la que está consagrado este dossier sobre las poéticas y estéticas ‘aviáticas’² en el contexto latinoamericano.

Si bien entre los textos reunidos en la presente publicación se encuentran algunos que estudian la historia más remota de los inventos y discursos del vuelo antes de la modernidad estética, es evidente que el interés por el paradigma del vuelo implica consultar la “arqueología” futurista internacional (Poggi, 2008)³ y además tener en cuenta la fervorosa historia de las vanguardias transatlánticas. Tal itinerario lleva de una aviática all’italiana, beligerante (y ante todo marinettiana), a ciertas respuestas programáticas y poéticas hispanófonas que a su manera conciernen el mencionado paradigma, pero igualmente conducen a algunos aspectos de un futurismo urbanístico compartido entre Europa e Hispanoamérica (sus respectivas metrópolis), incluyendo la estética de los aeropuertos, más algunos tópicos, tanto pragmáticos como metafóricos, por ejemplo el del ‘cielo abierto’.

EL ORIGEN DE ESTE DOSIER: EL CARIBE COLOMBIANO

Otros rastros de un discurso de la aviación en la literatura hispanófona, menos presentes y a la vez más recientes que los vanguardistas, los encontramos, por ejemplo, en *Cien años de soledad*. Recordemos que en esta obra de Gabriel García Márquez el esposo belga de la fabulosa Amaranta Úrsula se encuentra a la espera de una aeronave proveniente de Europa, que resultará extraviada. De este mapa mágico-realista de la aviación en terrenos sudamericanos puede extraerse un dato que indica una geografía histórica real, y que es de importancia fundacional para este dossier. En la novela dice:

Gastón había vuelto a Bruselas. Cansado de esperar el aeroplano, un día... se fue con el propósito de regresar por el aire, antes de que sus privilegios fueran cedidos a un grupo de aviadores alemanes que habían presentado a las autoridades provinciales un proyecto más ambicioso que el suyo (García Márquez, 2007, p. 457).

Dado que el *boom* latinoamericano, protagonizado por esta novela colombiana, se caracterizó en su mayor parte por la explotación de una percepción (y proyección) exotizante y pre-moderna de Latinoamérica, no asombra que los aviones en *Cien años de soledad* no llegaran a Macondo (además, la novela amalgama la espera de los aeroplanos con la fábula científica sobre las cucarachas; ver García Márquez, 2007, p. 439).⁴

Sin embargo, cerca de donde se habría encontrado Macondo, en la ciudad de Barranquilla,⁵ en 1919 se funda la primera aerolínea de las Américas, la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos, SCADTA.⁶ Sería justamente en la Universidad del Norte de Barranquilla donde se realizaría, en marzo de 2019, un encuentro internacional para recordar la fundación de la segunda aerolínea más antigua del mundo.⁷ Bajo el título “Cielo(s), o escrituras en vuelo - Flug-Schriften” se invitó a un diálogo sobre la modernidad aviática literaria compartida entre Europa y Latinoamérica.⁸ Las conferencias que dieron en este evento Wolfram Nitsch, Rolando Carrasco y la que firma esta introducción, conformaron el corpus inicial del presente dossier. Se sumaron las contribuciones de Felix Philipp Ingold, Guillermo Giucci, Phil Tiemeyer y aquella, dialógica, de Estefanía Calderón Potes y Frank Báez. Lamentamos profundamente que el invitado especial del evento mencionado, Ramón Illán Bacca, no pudo responder más al pedido de entregar un texto. Ramón fue un gran interlocutor, narrador y lector, quien, en el cierre de “Cielo(s), o escrituras en vuelo...”, compartió unos de los mejores fragmentos de su obra *Deborah Krueh* (1990), fabulosa novela de espionaje que abre con la noticia de prensa sobre un bombardeo alemán en La Guajira (cf. el epígrafe del dossier). “*Ojo cielo*” – *Poéticas y estéticas de la aviación en el contexto latinoamericano* está dedicado a este magnífico autor del Caribe colombiano, secreto demasiado bien guardado hasta la fecha.

LOS ENSAYOS DE ESTE DOSSIER: DESDE EL ÍCARO ANDINO HASTA LOS SOLDADOS ESPACIALES DE LAS NUEVAS VANGUARDIAS

Para dar una mejor visión del conjunto y orden conceptual del dossier, valga resumir que este versa sobre: el deseo de volar en las letras coloniales y la re-lectura del mito icario, la idea de un “autor en vuelo” (entre icárico y dedálico), el despegue de la modernidad cinética en clave de aviación y sus respectivos reflejos poéticos y narrativos, la estética y ética del avión en términos literarios; así como sobre la historia de algunas vanguardias poéticas, plásticas y de arquitectura movidas por el vuelo, y que desemboca en un terreno estético vinculado a la historia de la moda, además de articularse con la poesía actual y el concepto que esta tiene de la aviación.

El recorrido más detallado es el siguiente. El invitado especial Felix Philipp Ingold, autor del clásico *Literatur und Aviatik*, (1980 [1978]), en su texto extrapola el “milagro” que representó la ‘motorización’ del quizás mayor anhelo de la humanidad, el deseo de poder volar. En este ensayo, que representa el fragmento de un texto muy amplio sobre la creatividad literaria y el “autor en vuelo”, Ingold demuestra que la recurrente referencia al mito de Dédalo e Ícaro en muchas de las poéticas y narrativas modernas de la aviación expresa una inquietud frente a las consecuencias de la “conquista del cielo”, ocurrida con el invento de la aviación moderna. También poeta,⁹ Ingold arroja luz sobre “la escena, primaria, de instrucción icario-dedálica y su dialéctica de la creatividad artística”, comentando algunos textos de Hermann Hesse, Gabriele D’Annunzio y Kafka. Ingold vislumbra en estos textos los gestos (o rastros) de una fascinación por lo heroico o, al contrario, por lo mediocre, lo inacabado y mecanicista del proyecto aviador (percibido por Kafka en un evento aviático en 1909). El autor suizo es una referencia para todo/as quienes participaron de este dossier; por consecuencia su participación, además de ser fundamental, es un gran honor.

El mito de Ícaro y Dédalo es referido también por Rolando Carrasco en el contexto de un estudio sobre la América colonial, andina. Carrasco describe cómo el mito experimenta una re-lectura en el debate ilustrado del Perú, a inicios del siglo XVIII, expuesto por el Cosmógrafo real Cosme Bueno en su “Disertación sobre el arte de Volar” (1790) y el “Nuevo sistema de navegar por los aires” (1762) del limeño Santiago de Cárdenas. Después de esta fascinante contribución, el dossier vuelve nuevamente sobre el arte de volar

moderno. El ensayo de Guillermo Giucci, persiguiendo la noción de “modernidad cinética” aérea, explora algunos capítulos y anécdotas de la historia de la aviación protagonizados por Charles Lindbergh. En su arribo a Latinoamérica, Lindbergh sería recibido por un público multitudinario. Giucci comenta cómo este héroe de la aviación intentó divulgar “el evangelio de la aviación comercial” en muchos países del continente. A continuación, el ensayo diserta sobre las innumerables narrativas y poéticas latinoamericanas “del carro alado”, para terminar con un capítulo sobre la aprehensión de la aviación en Borges y Saer –que (tras haber Borges establecido en un poema publicado en 1921 una relación entre la catedral y el avión) apuntaron a su vulgaridad. A este aporte de Giucci le sigue el de Wolfram Nitsch sobre la estética y ética de la aviación. El ensayo parte de una afirmación hecha por Antoine de Saint-Exupéry (que reza que el avión sería “más que un medio de locomoción”), para después trazar la historia compartida entre la literatura y la aviación, en el caso de las culturas francesas e hispanófonas (siendo los exponentes literarios Manuel Chaves Nogales, Antoine de Saint-Exupéry, Roberto Bolaño y Claude Simon). Nitsch hace evidente el papel que tuvo el avión en tanto vehículo y medio de acción, por un lado, y en tanto vehículo y medio de percepción por otro. Los aviones a principios del siglo XX funcionaron como catalizadores de un nuevo espíritu de transgresión mitológica, icaria, a la vez que se perfilaron como vanguardistas en el contexto de las innovaciones y competiciones vehiculares (la superación del automóvil). Además, y aunque Sartre viera en el aviador un modelo del *engagement*, el avión poseía una función bélica. Esta característica puede extrapolarse recordando las guerras mundiales, y también ser observada en una conducta como la del personaje de Carlos Wieder en *Estrella distante* de Roberto Bolaño. Para resumir, el “modo aviador” se mueve entre lo abstracto y espiritual y lo aterrador y monstruoso (Chaves Nogales y Simon). Y para terminar –mientras Giucci cita a Saer con un comentario sobre la ‘vulgaridad’ de la aviación–, Nitsch recuerda a Adorno, cuando este explica que la perspectiva sublime que el avión propiciaba en su momento iniciático, sublime, fue superada por las pantallas de los dispositivos tan abundantes en el interior de los aviones ya popularizados.

En su ensayo sobre los futurismos entre Europa y Latinoamérica, la que firma esta introducción recorre la historia no solamente del intercambio vanguardista transatlántico en términos literarios, sino además toma en cuenta algunos hitos de la historia del urbanismo en los que se asomó, de manera paradigmática, el “modo avión” y la perspectiva que este conlleva. Incluyendo los diseños y las visiones aeroportuarias y el tópico del cielo abierto, tal inspección de la cultura estética de la aviación hace simultáneamente referencia a las obras de Marinetti, D’Annunzio, Le Corbusier, Huidobro, Maples Arce, Alfredo Ferreiro, Antonio Iturbe, Romain Gary, y otras. Siguiendo esta línea dedicada a la historia de la estética y el diseño marcada por la aviación, el dossier incluye un ensayo del historiador Phil Tiemeyer sobre una aerolínea mediana estadounidense que, al querer estar a la altura de sus competidores en las rutas internacionales de Estados Unidos hacia Latinoamérica, se lanza a una campaña publicitaria y de mercadeo que desembocaría en una re-interpretación estilística del viaje aéreo. La aerolínea en cuestión, Braniff, inaugura una era colorida, a su manera vanguardista, la “era del jet”. En este contexto, se decide por una línea estética “primitivista”, de inspiraciones vibrantes y geométricas propias del arte precolombino de las civilizaciones latinoamericanas, y otras del Sur Global. Invitando a presenciar verdaderas pasarelas aéreas y a disfrutar de “un coctel en las nubes”, Braniff rompería con la “monotonía” en la experiencia del viajero frecuente y ofrecería “nuevas razones para volar”. El ensayo de Tiemeyer es ciertamente el más extravagante de todos; en vez de sobrevolar el campo literario, se aventura por exponer un capítulo de la historia internacional de la aviación en el continente americano que toca de manera fascinante la historia del marketing y del diseño. La decisión de integrar este texto en el dossier se debe a la libertad que conlleva, felizmente, un campo de investigación en construcción: los límites del mismo aún están por definirse.

El dossier cierra con una perspectiva sobre la poesía actual latinoamericana y el impacto que siguen teniendo en ella la vanguardia poética latinoamericana y la historia del vuelo. Un diálogo entre Estefanía Calderón Potes y el poeta dominicano Frank Báez le rinde homenaje a Huidobro y especialmente a *Altazor* (1919), además de compartir algunas observaciones sobre la migración y el precio de la gasolina en distintos lugares

del mundo, las ‘alturas’ que la imaginación poética permite alcanzar, así como sobre una vanguardia aviática dominicana y la aviación dominicana en su relación con la dictadura trujillista. Siempre recordando (y sintonizando con) fórmulas extraídas de *Altazor*, Calderón y Báez se preguntan por las coincidencias entre las estéticas pasadas y las nuevas –Báez habla del mareo que le provocó la idea de una beca otorgada por la NASA para escribir poesía espacial–, la imposibilidad de negar, en el campo del arte, lo anterior, y además se refieren a la figura del “soldado espacial” y al *spleen* de ir a buscar poesía en Marte.

De esta entrevista iba a participar también la poeta puertorriqueña Mara Pastor, por ser autora, también caribeña y de la misma generación que Báez, de toda una serie de textos que trazan distintas coreografías acontecimentales del vuelo (2009). Pastor logra condensar en sus poemas algunos momentos aforísticos. “Los que vuelan”, dice un poema que yuxtapone aves, pilotos, turistas, balas perdidas y algunos inconscientes: “tienen un avión por dentro” y “llevan en el aliento un pájaro”. Los textos de Pastor pronuncian miedos, declinan asientos, alas, manubrios y, entre documentos dispersos y “azafatas místicas”, anhelan llegar a tierra. La poeta, que también es profesora universitaria, seguramente participará de un próximo proyecto de publicación sobre la aviación literaria. Este dossier, entonces, tiene ya un futuro.

EL FUTURO DE ESTE DOSIER

“Ojo cielo” – *Poéticas y estéticas de la aviación en el contexto latinoamericano* indaga tanto en las anticipaciones como en las continuaciones y re-escrituras que todo un catálogo de rubros de la cultura de la aviación puso en movimiento. Además, sondea en los dispositivos y las estrategias vehiculares y espaciales, mediales y de percepción que nacieron con la estética aviática. Este recorrido sin embargo es solamente el inicio de un campo más amplio de investigación.

En primer lugar, el dossier no integra estudios sobre las escrituras del vuelo de autoría femenina, por ejemplo de Delmira Agustini (o la obra de Pastor). En el poema de Agustini que aparece entre los epígrafes de esta introducción, las alas dejan de ser el instrumento melancólico de una poética que “pretendía dejar atrás el suelo” para darle espacio a todo un nuevo sujeto (Bruña Bragado, 2005, p. 175). La poesía de Agustini incorpora el (aparente) binomio de la euforia y la disforia, pero ya prevé una dinámica de pre-vanguardia.

Fue muy plena la poética hispanófona de principios del siglo XX. Una gran exponente es, sin duda alguna, el ya mencionado Huidobro, cuya obra, aunque anti-futurista (Bolte, 2015), es ‘aviadora’ por excelencia.¹⁰ Tampoco se encuentra, en este dossier, un ensayo dedicado expresamente a este poeta chileno. Más allá de las entradas en lo relativo a Huidobro en Báez y Calderón, Nitsch, Giucci y Bolte, valga, entonces, esta anotación como ejemplar: antes de iniciar la escritura de *Altazor*, Huidobro, en *Horizon Carré* (1917), publica “Aéroplane” (Huidobro, 1998, pp. 120-123). El incipit de este texto reza: “Une croix / s’est abattue par terre”. “Aéroplane” no solamente evidencia una estética cubista, sino otra ‘constelar’, porque en medio de la fascinación por el desplazamiento maquinal, baja a la tierra el cielo y las estrellas. Los aeroplanos de Huidobro suelen girar alrededor de la luna, ser divinos y dar a luz lenguajes nuevos; podríamos decir que la obra huidobriana es un espectáculo de vuelos.

También quedan por estudiar textos latinoamericanos más recientes, narrativos y poéticos, inspirados por la aviación. Nos referimos a una literatura de aviación que a su manera continúa con la tradición de la literatura de viaje, pero se interesa por la concreción del vuelo en tierra (por ejemplo: Morales Fredes, *Crónicas de aeropuerto*, (2017) o, por otro lado, a una obra de la chilena Andrea Jeftanovic, “Pájaros de acero”, texto en el que “cinco siluetas grises de aviones” se proyectan sobre el cielo de Santiago y, como “en una lección de ornitología”, transmiten lo que es un golpe de Estado: “Chile *kaput* (sic)”. “Bum bum bum”. “Fiiiiuuuu, crash, crash.” (Jeftanovic, 2020). En la percepción del personaje infantil de Jeftanovic, se refleja un dejo de estética vanguardista.

“Pájaros de acero” nos devuelve a *Estrella distante* de Bolaño y, en este mismo paso, nos llama a señalar la obra de Raúl Zurita, que en 1982 contrata cinco aviones en el marco de su monumental praxis de renovación

escritural, para inscribir partes de su obra *La vida nueva* (publicada en 1992) en el cielo sobre Nueva York¹¹ (y más tarde realizar inscripciones, o excavaciones, de poemas en el desierto de Atacama, legibles solamente desde arriba, con vista de pájaro).¹² Zurita le serviría como modelo a Bolaño para hablar de esa poesía que llega al cielo mediante Carlos Wieder, poeta-piloto que hace uso de la pantalla celeste para sus enunciados bíblicos, morales y, a la vez, patriotas. Una de las acciones de Wieder (como puede leerse en el ensayo de Nitsch) se revela claramente como colaboracionista en lo relativo al régimen pinochetista porque recuerda el bombardeo de la Moneda (al que alude también el texto de Jęftanovic). Siendo Zurita un poeta que conmemora los muertos y Bolaño un autor que investigó en las irradiaciones del pensamiento nazi, pensemos en esta ocasión el rol que jugaron los aviones en las dictaduras militares sudamericanas (por ejemplo, los así llamados “vuelos de la muerte” en Argentina). Pero, ante todo, pensemos un espacio futuro para estudiar la obra de Raúl Zurita, vinculada a la aviación y la perspectiva de pájaro.

Aterricemos. Una fabulosa publicación de Frank Báez, *La trilogía de los festivales* (2016), que narra los encuentros más asombrosos alrededor de la poesía de hoy día, se ve decorada por unas cincuenta siluetas de aviones. En una versión forzosamente virtual del festival berlinés de poesía latinoamericana Latinale, en abril de 2020, se citó esta gráfica, y además se mencionó la interrupción de la aviación causada por la crisis del coronavirus.¹³ A la vez, dos meses antes de Latinale, el poeta y filósofo español Jorge Riechmann explicó su negativa a una invitación que implicaba un vuelo por razones ecológicas –una postura admirable.¹⁴ Desde marzo de 2020 el mundo experimentó de manera obligada la telepresencia. Aunque altamente naturalizada mediante la telefonía y otros dispositivos, esta cobró un nuevo significado, porque no pudo ser más combinada con nuestra continua movilidad. Una pregunta pertinente que surgió ante este escenario de los cielos despejados fue: “¿dónde duermen los aviones?” (Siebeck, 2020). Con ella, invitamos a la lectura de los textos aquí reunidos, pero no sin antes haberle agradecido a Estefanía Calderón Potes, también por su excelente traducción del texto de Phil Tiemeyer, a Guillermo A. Escobar Barrios, por su perspicaz lectura y sus comentarios a la traducción del texto de Felix Philipp Ingold, a Santiago Villamil y Marvin S. Estrada López por la asistencia de redacción, y a todos y todas que hicieron posible y enriquecieron el evento “Cielo(s), o escrituras en vuelo – Flug-Schriften” en la Universidad del Norte de Barranquilla, especialmente Héctor Moreno Reyes y Jaime Cortissoz (este último el nieto de uno de los fundadores de SCADTA).

REFERENCIAS

- Bacca, R. I. (1990). *Deborah Krueh*. Bogotá: Plaza & Janés.
- Báez, F. (2016). *La trilogía de los festivales*. Santo Domingo: Ping Pong.
- Bayona, J. C. (2019). Del avión y otros demonios. *Semana: Aviación. El tiempo vuela* (mayo 2019), 104-105.
- Berghaus, G. (ed.) (2019). *Handbook of International Futurism*. Berlin y Boston: de Gruyter.
- Bolaño, R. (1996). *Estrella distante*. Barcelona: Anagrama.
- Bolte, R. (2015). Azorando la percepción: La escritura del vuelo en Altazor – Voyage en parachute / Viaje en Paracaídas (1919-1931) de Vicente Huidobro. En S. Schlünder (Ed.), *Literatura y técnica: derivas materiales y ficcionales* (pp. 21-47). La Plata: Ediciones del lado de acá.
- Bruña Bragado, M.J. (2005). *Delmira Agustini: dandismo, género y reescritura del imaginario modernista*. Bern: Peter Lang.
- García Márquez, G. (2007 [1967]). *Cien años de soledad*. Madrid: Real Academia Española - Asociación de Academias de la Lengua Española.
- Hell, H. (3 de junio de 1954). Deutsche Flugpioniere in Südamerika. *Die Zeit*. Recuperado de <https://www.zeit.de/1954/22/deutsche-flugpioniere-in-suedamerika>.
- Huidobro, V. (1998). *Obras poéticas en francés*. Edición bilingüe. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.

- Ingold, F. P. (1980 [1978]). *Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909 bis 1927*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Jeftanovic, A. (2020 [2015]). Pájaros de acero. *Revista de la Casa de las Américas*, 300, 65-77. Recuperado de <https://www.letraslibres.com/mexico-espana/pajaros-acero>
- Meisel Roca, A. et al. (eds.) (2019). *Barranquilla, paisaje aéreo: memoria recuperada de una ciudad pionera*. Barranquilla: Editorial Universidad del Norte.
- Morales Fredes, C. (2017). *Crónicas de aeropuerto*. Santiago de Chile: Mago Editores.
- Moreno Reyes, H. (2017). *El as de corazones. Historia de un piloto alemán*. Bogotá: Ediciones Aurora.
- Oeding Kuethe, M. y Vides de Oeding, M. (2019). *Scadta. Una utopía hecha realidad (1919-1940)*. Barranquilla: Editorial Universidad del Norte.
- Ortega, N. A. (2000). *Vicente Huidobro – Altazor y las Vanguardias*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Ortega Bonillo, F. E. y Benítez Rodríguez, J. D. (2012). *Los caballeros del aire*. Massachusetts: Lawrence, CBH Books.
- Osorio Lizarazo, J. A. (2011 [1932]). *Barranquilla 2132*. Bogotá: Laguna.
- Pastor, M. (2009). *Poemas para fomentar el turismo*. San Juan de Puerto Rico: Secta de los perros.
- Poggi, C. (2008). *Inventing Futurism: The Art and Politics of Artificial Optimism*. Princeton: Princeton University Press.
- Popelard, J. (2009). Le futurisme : avant-garde et imaginaire politique. *Perspective*, 4, 560-566.
- Siebeck, F. (2020). Flugzeugparkplatz im Outback: Schlaf in der Wüste. *Die Tageszeitung*. Recuperado de <https://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/gesundheit/coronavirus/wo-sind-derzeit-eigentlich-all-die-flugzeuge-hin-16771502.html>
- Zurita, R. (1994). *La vida nueva*. Santiago de Chile: Editorial universitaria.

NOTAS

- 1 Esta viviría una frustración tanto material como moral debido a las experiencias traumáticas de las guerras de la primera mitad del siglo, para seguir, sin embargo, su rumbo en la postmodernidad y después decantarse en la hipermodernidad y en un desarrollo altamente complejo de las tecnologías de la movilidad.
- 2 El término “aviática” es poco común. Felix Philipp Ingold, pionero de los estudios sobre las poéticas del vuelo (Ingold, 1978), lo introdujo en el discurso académico, como *Aviatik*, en alemán. Hoy día, el término circula aún en ciertos círculos militares.
- 3 Ver también la cartografía de la expansión del futurismo en el mundo, en Berghaus (2019, pp. X, XIV-XVI).
- 4 Además, un dato aviático-biográfico garcíamarquiano: el miedo que el autor colombiano le tenía a los aviones, que ha sido interpretado como una idea del “miedo literario” (Bayona, 2019, p. 105) –si imaginamos el aterrizaje como capacidad de finalizar un acto escritural. Decía García Márquez: “Lo que me da terror no es que se caiga [el avión] sino que no pueda aterrizar nunca y que quede vagando para siempre por el cielo”.
- 5 Poco se ha escrito sobre la novela de ciencia ficción *Barranquilla 2132* de José Antonio Osorio Lizarazo (1932), en la que la ciudad emprendedora del Caribe colombiano adquiere un perfil explícitamente aeroportuario.
- 6 Los fundadores de SCADTA son Werner Kämmerer y Ernesto Cortissoz. Los primeros hidroaviones *junker*, aptos para la ciudad tropical fluvial, llegan desarmados en 1920 desde Europa y SCADTA inicia su primer vuelo de correo en 1920. En 1924 ocurre un siniestro en el que mueren Cortissoz y Hellmuth von Krohn. La aerolínea funciona hasta 1939, cuando Colombia, asociada económicamente a Estados Unidos, debe nacionalizar y fusionar la aerolínea con el Servicio Aéreo Colombiano (SACO). Existen unas 130 aerofotografías realizadas por la División Científica de SCADTA en 1929 (Roca de Meisel, 2019, pp. 14-16), cuya función no ha sido del todo esclarecida (se puede ver más en Vides de Oeding & Oeding Kuethe, 2019). Héctor Moreno Reyes, en *El as de corazones*, cuenta la historia de un piloto alemán migrado al Caribe tras la primera guerra mundial e incorporado a la empresa mencionada. Ortega Bonillo & Benítez Rodríguez a la vez plasman un protagonista que inicia su carrera en SCADTA después de haber avistado en el cielo sobre Bogotá (que ante la empresa colombo-alemana no había demostrado interés) unos globos aerostáticos. Existen, por tanto, varias novelas de aventura-pasión que narran la historia de la modernización colombiana impulsada por la aviación nacida en el Caribe.

- 7 En 1954, Heinz Hell a la vez hace un recuento heroizante de las hazañas de los pilotos – “conquistadores” – alemanes en todo Sudamérica, donde estos pudieron realizar proyectos de aviación que en Alemania misma aún a mitades de los años cincuenta se veían obstaculizados por pautas burocráticas.
- 8 Para consultar el programa de este evento de 2019: <https://www.romanistik.de/aktuelles/3785>.
- 9 Ingold se inscribe en toda una línea de autores germanófonos entregados a la autonomía y la permutación del texto, entre ellos Max Bense (que apostaba por los artefactos estéticos y la esteticidad de los textos-máquina).
- 10 Para una panorámica de los poemas de Huidobro en los que aparecen aviones, ver Ortega (2000, pp. 111-114).
- 11 Favor de consultar: <https://www.youtube.com/watch?v=l9WvE9aeJ4o>.
- 12 Véase: http://www.cervantesvirtual.com/portales/raul_zurita/imagenes_escritura_material/imagen/imagenes_poemas_raul_zurita_guy_wenborne_escritura_desierto/
- 13 Véase: <https://www.youtube.com/watch?v=vfD-E9DSL-0>
- 14 Véase: <https://es.stay-grounded.org/>