

**Autores/Authors:**

Ernesto Piero Bazzetti De  
los Santos

**Correspondencia:**

pbazzetid@unmsm.edu.pe

## EL DESARROLLO DEL TURISMO EN ALEMANIA DURANTE EL RÉGIMEN NACIONALSOCIALISTA.

*Tourism development in Germany during the National Socialist  
regime.*

ERNESTO PIERO BAZZETTI DE LOS SANTOS  
Universidad Nacional Mayor de San Marcos

**Resumen:** El desarrollo del Turismo durante el período de la Alemania nazi, está relacionado a la creación del Kraft durch Freude (KdF), organización a través de la cual el pueblo alemán tenía acceso a un real disfrute del tiempo libre. Alemania se convertiría en poco tiempo en una potencia turística mundial y el régimen utilizaría este proceso en beneficio de los intereses políticos del nacionalsocialismo, preparando al pueblo alemán para la inminente guerra que se produciría.

**Palabras claves:** Turismo, nacionalsocialismo, ocio, tiempo libre.

**Abstract:** The development of Tourism during the period of nazi Germany are related to the creation of the Kraft durch Freude (KdF), organization through which the german people had access to a real enjoyment of free time. Germany would soon become a world tourist power and the regime would use this process for the benefit of the political interests of national socialism, preparing the german people for the impending war that would take place.

**Key words:** Tourism, national socialism, leisure, free time.

## **1. INTRODUCCIÓN**

Cuando se inicia el desarrollo de las asignaturas de introducción, fundamentos o teoría del Turismo, según se denomine, en cualquier institución académica especializada en la formación de profesionales en turismo, al margen de la estructura silábica de la misma; en la unidad correspondiente a la conceptualización del Turismo, siempre habrá que hacer referencia a la Escuela Berlinesa.

Es así como inicia el interés por escribir este artículo, al tratar de indagar porqué hubo una intensa actividad entre los teóricos alemanes del Turismo de la década de los años treinta del siglo pasado. Cabe mencionar que muchos teóricos del Turismo ya habían vertido sus conceptos desde inicios del siglo XX; pero definitivamente hay una concentración mayor de aportes en el período indicado líneas arriba. Gluksmann, Schwink, Morgenroth, Bormann, Roscher, Stradner, Benschmidt y Ehrensperger son los investigadores que forman el núcleo de la llamada Escuela Berlinesa.

Entonces la pregunta inicial fue ¿qué ocurrió en Alemania para que de pronto hubiera este repentino interés por el Turismo?, la respuesta tuvo que ver con el ascenso del régimen nazi al poder y la creación de un organismo que revolucionó el uso del tiempo libre en Alemania.

## **2. EL KRAFT DURCH FREUDE**

El KdF, Kraft durch Freude, traducido literalmente como Fuerza a través de la Alegría; fue una organización política alemana que se creó el 23 de noviembre de 1933 y perduró hasta 1945. Estuvo dedicada a la tarea de estructurar, vigilar y uniformizar el tiempo libre de la población en el período de la Alemania nazi. El KdF era parte del Deutsche Arbeitsfront (DAF), el Frente Alemán del Trabajo; sindicato unificado dependiente del estado nacionalsocialista. El KdF fue concebido como una herramienta y un medio propagandístico para exaltar las ventajas y virtudes del nacionalsocialismo en el pueblo, tenía la autoridad estatal en materia de viajes, excursiones y vacaciones organizando viajes terrestres y marítimos, era al mismo tiempo la agencia de viajes más importante de Alemania y se convertiría en la más grande del mundo en la década de los años treinta.

El KdF estuvo inspirado en la organización de la Italia fascista, Opera Nazionale Dopolavoro (después del trabajo), pero extendiendo también su influencia al ámbito laboral; en el lugar mismo de trabajo, el KdF amplió rápidamente su abanico de actividades y creció vertiginosamente para convertirse en poco tiempo en una de las organizaciones más grandes del Tercer Reich. La Opera Nazionale Dopolavoro nunca logró alcanzar el éxito o el alcance que sí logró tener el KdF.

La organización defendía el principio de crear una Volksgemeinschaft (comunidad nacional), nacionalsocialista, así como el perfeccionamiento y refinamiento del pueblo alemán. Buscaba conseguir tal objetivo organizando programas de uso del tiempo libre muy bien estructurados.

Robert Ley, fundador del KdF, citaba en con frecuencia a Adolf Hitler cuando en un discurso dijo lo siguiente:

***“Deseo que a cada trabajador se le conceda un periodo de vacaciones suficiente y que todo se disponga de tal manera que estas vacaciones y el resto de su tiempo libre sirvan realmente de descanso y recuperación. Lo deseo porque quiero un pueblo con nervios de acero, pues la única manera de hacer política a lo grande es con un pueblo que mantiene la calma”***

En otra oportunidad Hitler diría también que:

***“En el porvenir cada obrero tendrá sus vacaciones algunos días del año, de las que dispondrá libremente. Cada uno podrá una o dos veces en su vida hacer un viaje por mar”***

Durante el Congreso de Núremberg de 1937 Hitler diría también:

***“Lo decisivo es conducir a nuestro pueblo hacia la grandeza a ser posible a través del camino de la alegría y de la belleza”***

Un objetivo declarado fue la preservación de la paz laboral y evitar así la aparición de un sindicalismo hostil al régimen mediante el apaciguamiento del trabajador. Se buscaba asegurar la paz interna prometiéndoles a los trabajadores que podrían permitirse lujos a los que hasta entonces sólo tenían acceso las clases altas, practicar deportes caros o exclusivos como la equitación, navegar a vela o jugar tenis y tener la posibilidad de viajar al extranjero, así como de acudir a balnearios de la costa báltica o del Mar del Norte a precios muy bajos.

El objetivo oficial fue la creación de un nuevo pueblo y sociedad alemanes. Según los teóricos nazis, el nuevo orden político y económico debía servir a la comunidad sociocultural del pueblo alemán. Se buscaba fortalecer el orgullo nacional y el espíritu comunitario, con medidas destinadas a que los trabajadores tuvieran más energía para el trabajo, aumentando el rendimiento laboral y por ende la productividad.

La prioridad de todos los programas era en principio eliminar las desigualdades sociales para crear una gran comunidad alemana en la que todos debían tener, independientemente de sus ingresos, las mismas posibilidades de recreo. Este sentimiento era alimentado por la propaganda del régimen y constituía un elemento necesario para llevar a cabo los ambiciosos objetivos de Adolf Hitler. Para los nacionalsocialistas, el ocio no era un fin en sí mismo, sino que debía estar al servicio del estado y del pueblo. Por lo tanto el KdF pretendía minimizar las diferencias entre las clases sociales ofreciendo al pueblo actividades de ocio propias de la clase media, a costos muy reducidos e inclusive gratuitos.

El KdF comprendía siete secciones, de las que la más importante era la de Vacaciones, Viajes y Excursiones. Con el KdF, Hitler y el nacionalsocialismo introdujeron una nueva cultura del tiempo libre y de las vacaciones en el corazón del mundo laboral alemán. Las otras secciones eran, Oficina de Belleza y Dignidad del Trabajo, Oficina de Aptitud Física y Deportes, Oficina de Educación Espiritual y Entrenamiento, Oficina de Cultura, Oficina de Etnicidad y Aduanas, Servicio de Protección de la Juventud.

El gobierno nazi consideraba especialmente aptos y motivados para ir a la guerra a los individuos sanos, para lo cual era necesario impulsar entre el proletariado, el recreo,

además de controlar el tiempo de ocio de los trabajadores, también se esperaba poder aumentar la producción de las fábricas de armamentos. Estos objetivos no se anunciaron oficialmente sino hasta poco antes del estallido de la guerra. El KdF fue finalmente, un medio de preparación para la guerra.

Otro objetivo menos ideológico, pero no menos importante era impulsar la economía alemana estimulando el turismo para sacarla de la depresión de los duros años veinte. También se esperaba que los alemanes, cuando viajaran al extranjero pudieran comparar su país con otros países en beneficio de Alemania. También debía mejorar la imagen de Alemania en el extranjero; mediante la edición de vistosos folletos el KdF tuvo bastante éxito en este aspecto hasta el estallido de la Segunda Guerra Mundial.

Desde 1933 el KdF recompensó a los trabajadores proporcionándoles a ellos, y a sus familias alternativas de ocio asequibles, como conciertos de música clásica y folklórica, obras de teatro, proyecciones cinematográficas, visitas a bibliotecas, museos, excursiones de un día y vacaciones a balnearios o a los Alpes alemanes, además de actividades deportivas.

El KdF tuvo recursos ingentes que le permitieron la posesión de un equipo propio de trenes KdF, hoteles (se estima que tuvo 1'200,000 camas en la costa), cruceros y veleros KdF, refugios de montaña, etc.

Efectivamente, se construyeron buques de gran tamaño como el WILHELM GUSTLOFF y el ROBERT LEY específicamente para realizar los cruceros organizados por el KdF, pudiendo viajar pasajeros independientemente de su condición social, se sorteaba la asignación de cabinas, con lo que eran desterradas las clases sociales en estos viajes. En la ceremonia de botadura del WILHELM GUSTLOFF Robert Lay diría lo siguiente:

***“Cuando anuncié la idea del Programa Fuerza por la Alegría hace solo cuatro años, el Führer me dio la siguiente orden: Asegúrate que el trabajador alemán tenga sus vacaciones para que pueda desarrollar su fuerza, queremos vivir y sacamos alegría de la vida, pero no como una meta en sí misma, preferimos sacar fuerza de la vida para que Alemania sea eterna”***

El WILHELM GUSTLOFF tenía capacidad para 1,465 pasajeros distribuidos en 489 cabinas; 248 cabinas dobles y 241 cabinas cuádruples. Las instalaciones de estos buques, destinados al turismo, tenían 5,000 m<sup>2</sup> de superficie en las cubiertas, que habían sido preparadas para servir de solárium, así como para las actividades deportivas y recreativas, todos los camarotes eran exteriores, los comedores eran muy espaciosos de manera que se podían servir las comidas simultáneamente a todos los pasajeros. Contaba también con piscinas y un café restaurant en la cubierta superior donde se podía permanecer aún en caso de lluvia. Sin embargo la flota del KdF incluía otros buques como el ST. LOUIS, el DER DEUTSCHE, el OZEANA y el SIERRA CORDOBA de la Hapag y de la Nord-deutsches Lloyd.

Debido a la gran organización, los gastos eran mínimos, por tan solo 12, 15 o 16 marcos el trabajador podía veranear durante una semana, incluyendo todos los gastos de traslado, alojamiento, alimentación, etc. Esto significaba que el viaje no le costaba más que el sueldo que ganaba el obrero en un mes. Se estima que 14 días en Italia le costaba

a un trabajador alemán solo 155 marcos. Incluso se sabe que Eva Braun realizó un crucero en alguna oportunidad.

Los cruceros se realizaban a España, Portugal, Italia, Noruega, la costa de Inglaterra, el mar Báltico, África del norte y el Mediterráneo; pero uno de los destinos especiales era la isla Madeira (Portugal).

Cuando el trabajador recibía la comunicación de que podía realizar el crucero a Madeira, apenas podían contener su alegría. En los cruceros, se organizaban fiestas y juegos que facilitaban el viaje. Durante el trayecto imperaba un espíritu de amistad. Los viajeros podían permanecer en sus camarotes o realizar actividades recreativas en cubierta como carreras de sacos, además, se servía cerveza; por las noches se bailaba o se asistía a un concierto o al cine. Cuando llegaban los turistas alemanes se entregaban a visitar y a observar el modo de vida de los lugareños. Cuando regresaban a Alemania, los trabajadores lo hacían con sus fuerzas renovadas y no era de extrañar que los agradecidos turistas expresaran la frase:

***¡Salud y Victoria al Führer!***

Los cruceros operaron bajo la firma Hamburg-Sud Line en el mar Báltico llevando en sus cubiertas a los trabajadores alemanes en periodo de vacaciones desde 1938 hasta mayo de 1939.

Cuando empezó la guerra, los cruceros del KdF fueron convertidos en buques de uso militar debido a las nuevas exigencias bélicas.

El WILHELM GUSTLOFF sirvió como buque nodriza de submarinos, buque hospital y transporte de evacuación durante la operación ANÍBAL hacia el final de la contienda. El 30 de enero de 1945 fue torpedeado por el submarino soviético S-13 al mando del capitán Aleksandr Marinesko, hundiéndose con 9,343 personas a bordo y convirtiéndose en el mayor desastre marítimo de la historia.

El ROBERT LEY tenía una capacidad para 1,470 pasajeros, participó en las mismas evacuaciones durante las cuales habían hundido al WILHELM GUSTLOFF en enero de 1945, pero sobrevivió y sirvió como buque de transporte en Hamburgo hasta marzo de ese año. El día 9, bombarderos de la Royal Air Force encontraron al buque en el muelle de Hamburgo y lanzaron sus bombas las que impactaron en sus cubiertas. En cuestión de segundos, el crucero estaba envuelto en llamas de proa a popa. Después del incendio, el buque quemado y oxidado quedó en Hamburgo hasta que fue remolcado a Inglaterra en 1947 para ser desguazado.

Otra muestra importante del funcionamiento del KdF fue la apertura de Albergues Juveniles en todo el Reich, lo que permitió corrientes de viajeros de una ciudad a otra recorriendo el país. También en diferentes regiones de Alemania; en especial en los lugares más hermosos. También se construyeron más de 150 casas de recreo destinadas exclusivamente a las vacaciones de las mujeres en donde podían descansar gratamente, esto fue parte del programa de Madres Alemanas.

Las estadísticas oficiales mostraban que en 1934, 2,3 millones de alemanes habían participado en algún viaje organizado por el KdF, 3 millones en 1935, para 1936 la cifra se había incrementado a 6 millones, 10 millones en 1937 y en 1938 a 12 millones; más

de la mitad de ellos veraneaban entre 7 y 10 días y el 50% eran obreros industriales. Las 2/3 partes tenían un salario mensual de solo 150 marcos. El fin perseguido por esta sección era mandar anualmente a unos 14 millones de trabajadores y empleados en viajes de vacaciones. Robert Ley es considerado por muchos como el que sienta las bases del turismo masivo de nuestros días. (Katchikian, 2000).

Las estadísticas también mostraban qué los excursionistas alemanes que habían participado en programas del KdF en 1934 eran 60,000, 350,000 en 1935, para 1936 la cifra se había incrementado a 1 millón y a 2 millones en 1937. (Fernández, 1973).

Con respecto a los viajeros por mar la cifra era de 80,000 en 1934, 135,000 en 1935, 150,000 en 1936 y 180,000 en 1937. (Fernández, 1973).

Los miembros del DAF, en el que se organizaba una gran parte de los trabajadores, empleadores y funcionarios alemanes, eran al mismo tiempo miembros del KdF y pagaban una cuota mensual.

Los ingresos del DAF crecieron de 281 millones de marcos en 1933 a 538 millones en 1939, la gran mayoría por las mensualidades. El KdF fue subsidiado por el DAF con 8 millones de marcos en 1934, 14,3 millones en 1935 y para 1938 con 32,5 millones de marcos. Las expectativas de que KdF se autofinanciara a través de los ingresos por viajes, nunca se cumplieron.

Hans Frank, Consejero Jurídico y Gobernador de Polonia ocupada diría en una oportunidad:

***“Cada trabajador tenía acceso al disfrute de unas actividades artísticas, sociales y deportivas, mediante la aportación de unas cantidades verdaderamente irrisorias”***

Para 1939 el número de afiliados al KdF era alrededor de 30 millones de personas, considerando que la población alemana de la época era de 79 millones (incluyendo Austria y Bohemia-Moravia). Todos los trabajadores alemanes tenían la obligación de afiliarse y abonar sus cuotas. La organización colapsó a fines de 1939 y varios proyectos como el complejo de vacaciones de Prora, nunca fueron terminados.

Prora fue diseñado como un colosal complejo de vacaciones en la isla Rügen. Siguiendo la auténtica tradición nazi tenía que ser el edificio más grande, largo y moderno de su época, una fortaleza de vacaciones digna de la raza superior. Prora era la expresión de un concepto de vacaciones totalmente nuevo creado exclusivamente para el trabajador alemán, era dar comienzo al turismo de masas en un nivel nunca antes visto anteriormente

El enorme complejo de edificios mide 5 kilómetros de largo a 150 metros de la playa, 8,000 habitaciones para albergar a 20,000 turistas, dos servicios de trenes especiales con 1,000 viajeros cada uno completarían el medio millón de visitantes anuales. Fue construido entre 1936 y 1939 como un proyecto del KdF. Los ocho edificios idénticos se planificaron como un lugar de vacaciones, pero nunca se usaron para este propósito. El complejo es un ejemplo particularmente sorprendente de la arquitectura del Tercer Reich.

Los planes de Hitler para Prora eran mucho más ambiciosos. Quería un gigantesco centro turístico marítimo con 20,000 camas y como dijera en alguna ocasión:

***"el más poderoso y grande que jamás haya existido"***

Y al mismo tiempo, Hitler quería que se convirtiera en un hospital militar en caso de guerra.

Robert Ley imaginó Prora basándose en la experiencia británica de los Butlins o campamentos de vacaciones creados para proporcionar vacaciones asequibles para el trabajador promedio.

Prora se planificó bajo el ideal de que cada trabajador merecía unas vacaciones en la playa. El complejo fue diseñado por el arquitecto Clemens Klotz que ganó el concurso de diseño supervisado por Albert Speer, el arquitecto en jefe de Adolf Hitler, todas las habitaciones fueron planeadas con vista al mar, mientras que los corredores y los baños comunes con duchas en cada piso se encontraban en el lado que daba a tierra. Cada habitación medía 5 metros por 2,5 metros; es decir 12,5 m<sup>2</sup> y debía tener dos camas, un armario y un lavabo.

En el medio de Prora, un enorme edificio debía ser construido. Hitler insistió en que se incluyeran los planos de un gigantesco salón central cubierto y que fue diseñado por el arquitecto Erich Putlitz y tenía la intención de poder acomodar a los 20,000 huéspedes al mismo tiempo. Los planes incluían dos piscinas de olas, un cine y un teatro. También se planificó un gran muelle para la llegada de buques de pasajeros. Los diseños de Prora ganaron el premio Grand Prix en la Exposición Mundial de París en 1937.

La construcción de Prora comenzó el 2 de mayo de 1936 y Robert Lay diría en esta ocasión:

***"Este no es mi proyecto, es el proyecto de Adolf Hitler, yo soy su instrumento, él me dijo: Lay, quiero un gran complejo de vacaciones en la costa con todo lo necesario para el descanso de 20,000 huéspedes, estos hombres y mujeres tendrán todo lo que el mayor complejo vacacional del mundo puede ofrecerles. Tal vez el Führer venga algún día a visitarlo personalmente"***

Durante los pocos años que estuvo en construcción, todas las principales empresas de construcción del Reich y casi 9,000 trabajadores participaron en este proyecto.

Con el inicio de la Segunda Guerra Mundial, la construcción de Prora se detuvo y los trabajadores de la construcción se trasladaron a la planta de armas V en Peenemünde. Los ocho bloques de habitaciones, el teatro y el cine quedaron como cascarones vacíos. Las piscinas y el gran salón nunca se terminaron. Durante la campaña de bombardeo de los aliados, muchas personas de Hamburgo se refugiaron en sus bloques, y más tarde se alojaron a refugiados del este de Alemania. Para el final de la guerra; estos edificios albergaban personal auxiliar femenino de la Luftwaffe.

Otro hecho interesante que nos indica la importancia del turismo en la Alemania nazi es la creación de la Haus des Fremdenverkehrs (Casa del Turismo) en el distrito de Tiergarten en Berlín, era un hotel que nunca se terminó, pero que era parte de la nueva capital mundial de Alemania. Fue una gran estructura con 120 metros de longitud, que

iniciaba en la Runden Platz. El proyecto de la Casa del Turismo fue obra del arquitecto Theodor Dierkmeier, que en 1936 ganó el primer premio para su construcción, colaborando con él también arquitecto Hugo Röttcher. El 14 de junio de 1938 el ministro de propaganda alemán, Joseph Goebbels; Albert Speer, inspector general de la capital y Hermann Esser colocaron la primera piedra para su construcción en presencia del Führer Adolf Hitler.

Increíblemente, La Casa del Turismo, fue el edificio menos dañado por los bombardeos aliados durante la guerra. Después de 1945, el hotel, sin terminar, se mantuvo durante varios años, siendo utilizado como parque infantil y piscina al aire libre hasta finales de la década del cincuenta, finalmente fue demolido en 1962.

En 1937 el KdF tenía 4,400 empleados y aproximadamente 106,000 voluntarios; en 1939 esta cifra había aumentado a 7,000 y 135,000 respectivamente. Para esta época el KdF había vendido más de 45 millones de paquetes turísticos y excursiones. El KdF contaba con supervisores en cada fábrica y taller con más de 20 trabajadores. La organización llegó a estar presente en 32 Reichsgau, 771 provincias y en 15,051 grupos locales.

Los nazis también intentaron atraer el turismo receptivo. Esta tarea fue responsabilidad de Hermann Esser, secretario del Ministerio del Reich para la Ilustración Pública y Propaganda (Ministerium für Volksaufklärung und Propaganda). Se editó una serie de folletos a todo color y en varios idiomas titulados Deutschland (Alemania), que mostraba a Alemania como una nación pacífica e idílica, incluso llegando a mostrar fotos sonrientes de Joseph Goebbels en plena celebración del carnaval de Colonia, aunque la veracidad de esas imágenes sean discutidas aún hoy en día.

Un resumen de los folletos alemanes dirigidos al segmento inglés de la década de los años treinta, nos puede dar una idea de lo que en ellos se expresaba:

### **ALEMANIA ES LA MEJOR**

He visitado todos los países de Europa, pero cada año regreso a Alemania. No hay un país que pueda superar su gran variedad de intereses, las bellezas de las montañas, de los valles y los recordatorios de la historia.

### **LLEGAR ALLÍ**

Las complicaciones de viajar al extranjero han sido exageradas. Simplemente vaya a la oficina de reservas en Liverpool Street y diga: Berlín, y si su elección es para el servicio diurno solicite la ruta de Harwich a Flushing y para el servicio nocturno solicite la ruta de Hook a Holland, llegará tan rápido como uno a Yarmouth.

### **TRANSPORTE PÚBLICO BARATO Y LIMPIO**

Los visitantes de Alemania pueden viajar en los ferrocarriles alemanes con un descuento del 60% en las tarifas ordinarias. Estos boletos se emiten diariamente en las oficinas de viaje hasta fines de 1939. Los trenes alemanes son cómodos y limpios. La alimentación es excelente y comparativamente económica. En las estaciones más grandes habrá coches comedores con sándwiches y salchichas calientes. Puede haber escasez de mantequilla en Alemania, pero no lo notará.



### **LOCALES AMIGABLES**

En Alemania viajar es fácil, debido a la amabilidad de las personas y al hecho de que el inglés es ampliamente hablado por los alemanes.

### **MARCHAS Y CANTOS**

Marchar en columnas de a cuatro no es una innovación moderna en Alemania. Por generaciones, la ocupación favorita de los jóvenes y doncellas alemanes ha sido organizar una fiesta, ir al campo y pasear cantando. Escucha mientras su canción flota hacia ti, porque viene desde sus corazones.

### **REGLAS Y REGULACIÓN**

Las historias de las reglamentaciones alemanas han sido ampliamente exageradas, pero en Alemania una regla es una regla. Esto no siempre es apreciado por los ingleses. Un alemán se cría de manera diferente, las regulaciones no están hechas para divertirse, y si a uno se le ordena que se mantenga alejado de la hierba, se mantiene alejado de la hierba.

### **LOS ALEMANES DIVIRTIÉNDOSE**

En cualquiera de las regiones alemanas se puede disfrutar de unas vacaciones económicas. Lo que es más importante, verá a las familias alemanas de vacaciones. El alemán de vacaciones es interesante. Aparte de su escandaloso gusto por la playa, el alemán es muy parecido al inglés promedio de vacaciones, excepto que es más entretenido.

### **EL DINERO IMPORTA**

Para viajar por Alemania son necesarios Marcos del Reich, los que se pueden obtener mediante el cobro de cheques de viajero en bancos y oficinas de cambio en Alemania. Solo se pueden usar para viajes personales, hoteles, restaurantes y otros gastos diarios. El tipo de cambio es alrededor de 20 RM por una Libra Esterlina. Se puede cambiar una suma de 50 RM diarios en Alemania.

### **VISITANDO BERCHTESGADEN**

Luego vaya a un complejo que ahora tiene doble fama, Berchtesgaden, la casa de montaña de Herr Hitler. Puedes mirar, a una distancia adecuada, por supuesto, el chalet del Führer, pero mucho más interesante será mirar las caras de los alemanes sobre ti que has venido a ver la casa de Hitler.

### **CONDUCCIÓN EN AUTOBAHN**

Si usted es un automovilista, por supuesto querrá ver una de las nuevas carreteras alemanas, que se encuentran entre las maravillas modernas de Europa. Los caminos ordinarios de primera clase también son muy buenos, y Gran Bretaña puntúa fuertemente también en este aspecto. Debo decir que, en promedio las carreteras británicas son fácilmente superiores a las alemanas.

### **UNA NOCHE EN BERLIN**

Si ha realizado un día completo de visitas turísticas, venga por la noche a un café o a una cervecería al aire libre. No es esencial beber cerveza, por cierto, la limonada helada es todo un culto en la Alemania moderna. Por cierto, es correcto acercarse a una chica alemana, saludarla y pedirle que baile. Si un chico alemán invita a una chica inglesa a bailar, él la está halagando, no la está insultando.

Crease o no tuvieron presente conceptos de sostenibilidad, cuando se inició la construcción toda la red de carreteras y autopistas alemanas, las Autobahn, y que fue en el breve lapso de seis años; se tuvo especial cuidado en que el nuevo sistema de carreteras, no destruyera innecesariamente el paisaje alemán, los bosques y los hábitats de la vida silvestre.

En el año 1933 se inició el ambicioso proyecto de implementar a Alemania de autopistas, con mucho entusiasmo, y para esta misión se designó a Fritz Todt como el inspector general de la construcción de carreteras. Se ha mencionado a menudo que podría haber otra razón asociada a este proyecto de construcción de las Autobahn, más allá de ayudar a la unidad nacional; la de proporcionar movilidad suficiente para el movimiento de fuerzas militares a lo largo del territorio alemán.

Esto, sin embargo, no es correcto, se pasa por alto el detalle de que las gradientes en las Autobahn fueron diseñadas y construidas antes de que la guerra fuera planeada. Es de mencionar también, que las primeras Autobahn en terminarse fueron del eje norte a sur, de Hamburgo a Basilea y las que recorren la ruta de Berlín a Múnich, en vez de las rutas que cruzan el eje oeste a este, que hubieran sido más provechosas para los planes bélicos de Hitler.

El propósito principal de las Autobahn por aquel entonces era permitir que una gran parte de la población alemana fuera capaz de conducir largas distancias en sus propios vehículos, **viajando**, gozando de buena vista a lo largo del trayecto. Esto explica algunas de las rutas serpenteantes que hacen algunas Autobahn como por ejemplo la que pasa por Irschenberg en la ruta de Múnich a Salzburgo, que ofrece una de las vistas más espectaculares, pero es un tramo imposible para el tráfico pesado de mercancías incluso hoy en día.

Por estas consideraciones, uno de los programas más ambiciosos del KdF para los trabajadores alemanes fue poner en marcha la fabricación de un automóvil a un precio popular, el KdF-Wagen, que posteriormente se haría famoso mundialmente con el nombre de escarabajo Volkswagen (auto del pueblo).

Este fue originalmente un proyecto emprendido a petición personal del propio Führer Adolf Hitler al fabricante y diseñador de automóviles Ferdinand Porsche. Cuando la industria automovilística alemana no pudo satisfacer la demanda de Hitler de vender el KdF-Wagen aproximadamente en 1,000 marcos, el proyecto fue adquirido por el Frente Alemán del Trabajo. Ahora trabajando para el DAF, Porsche logró construir la nueva fábrica KdF-Wagen en Fallersleben a un enorme costo, el que fue parcialmente cubierto por los fondos y la transferencia de las cuotas pagadas por los trabajadores miembros del DAF.

El KdF-Wagen se vendería a los trabajadores alemanes bajo un plan de cuotas, los compradores del automóvil efectuaron pagos, colocándose sellos en un cuaderno de ahorro, que cuando estuviera lleno, se canjearía por el automóvil. Debido a la guerra y al cambio de producción, ningún ciudadano recibió un KdF-Wagen (aunque después de la guerra, la Volkswagen dio a algunos clientes un descuento de 200 marcos por tener aún sus cuadernos con sellos).

Todo el proyecto era financieramente insolvente y sólo la subvención del régimen nazi lo hizo posible. La fábrica del KdF-Wagen se transformó para producir el Kübelwagen (el equivalente alemán del jeep estadounidense) durante la guerra. Los pocos KdF-Wagen que se produjeron fueron asignados al cuerpo diplomático, oficiales y jefes nazis.

El KdF no estuvo exento de recibir reconocimientos; tal es así que recibió en 1939 la Copa Olímpica, galardón otorgado por el Comité Olímpico Internacional durante la presidencia del belga conde Henri de Baillet-Latour.

Las actividades del KdF quedaron en la práctica suspendidas desde fines de 1939 debido a las urgencias financieras causadas por el inicio de la Segunda Guerra Mundial.

### **3. CONCLUSIONES**

Debemos concluir en que la obra del KdF estuvo enfocada en la creación de una nueva sociedad alemana, orgullosa de su nacionalidad, elementos que el régimen utilizaría, no solo para la búsqueda de la paz social, sino como preparación para la guerra. El KdF fue el precursor del turismo de masas de nuestros días.

### **4. BIBLIOGRAFÍA**

- AGUIRRE, José Fernando. (1980). LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL. España. Editorial Argos Vergara.
- ARGYLE, Christopher. (1983). CRONOLOGÍA DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL. Colombia. Educar Cultura Recreativa.
- CASTILLO YUI, Nieves Cecilia. (1987). TURISMO, FUNDAMENTO Y DESARROLLO. Perú. Editorial Art Lautrec S.R. Ltda.
- COOPER, Chris; FLETCHER, John; FYALL, Alan; GILBERT, David y WANHILL, Stephen. (2007). EL TURISMO TEORÍA Y PRÁCTICA. España. Editorial SINTESIS.
- FERNÁNDEZ FUSTER, Luis. (1973). TEORÍA Y TÉCNICA DEL TURISMO. España. Editora Nacional.
- JACKSON, Robert. (2002). SUBMARINOS DEL MUNDO. España. Editorial LIBSA.
- KATCHIKIAN, Miguel. (2000). HISTORIA DEL TURISMO. Perú. Universidad de San Martín de Porres, Escuela Profesional de Turismo y Hotelería.
- MESSENGER, Charles. (1987). LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL. Colombia. Editorial NORMA.
- NOGUER. (1975) El III Reich. Argentina. Editores Sociedad Anónima (ANESA).
- PDA. (2009). LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL. Perú. Editora El Comercio.
- PRESTON, Antony. (1998). JANE'S FIGHTING SHIPS OF WORLD WAR II. Estados Unidos. Crescent Books.
- TIME LIFE FOLIO. (1995). LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL. España. Ediciones Folio.

