

FOTOGRAFIANDO EL PROGRESO Y LA MODERNIDAD EN BUCARAMANGA: USOS
DE LA FOTOGRAFÍA EN LA REVISTA GRÁFICA *TIERRA NATIVA* (1926 – 1931)

CÉSAR CAMILO SÁNCHEZ SILVA

UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE HISTORIA
HISTORIA Y ARCHIVÍSTICA
BUCARAMANGA

2025

FOTOGRAFIANDO EL PROGRESO Y LA MODERNDIDAD EN BUCARAMANGA:
USOS DE LA FOTOGRAFÍA EN LA REVISTA GRÁFICA *TIERRA NATIVA* (1926 -1927)

CÉSAR CAMILO SÁNCHEZ SILVA

Trabajo de grado para optar al título de Historiador y archivista

Directora

María del Pilar Monroy Merchán

Doctora en ciencias sociales con orientación en Historia.

UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

ESCUELA DE HISTORIA

HISTORIA Y ARCHIVÍSTICA

BUCARAMANGA

2025

A mi madre

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	16
1. Fotografía urbana: representación de una urbe moderna en los años de 1920s.....	53
La ciudad en modernización.....	56
El ascenso del empresario y del comerciante: el factor modernizador de Bucaramanga.	77
Representaciones de la ciudad en la fotografía.....	87
Urbanización: casa-quintas.....	88
1.3.1.1. Mensaje Lingüístico.....	91
1.3.1.2. Mensaje denotado.....	98
1.3.1.3. Mensaje connotado.....	102
1.3.2. Parques de la ciudad. Entre el embellecimiento, la higiene pública y la segregación espacial.....	111
1.3.2.1. El parque como espacio social del entramado urbano.....	111
1.3.2.2. Mensaje Lingüístico.....	119
1.3.2.3. Mensaje denotado.....	132
1.3.2.4. Mensaje connotado.....	134
2. Fotografía de infraestructura vial: La articulación económica en aras del progreso.	145
2.1. La infraestructura vial y la articulación económica de Colombia.....	147
2.2. Ferrocarril del Norte (Ferrocarril Central del Norte).....	152
2.2.1. Mensaje lingüístico.....	156
2.2.1.1. El Ferrocarril Central del Norte. Una obra en marcha.....	156
2.2.1.2. La casa Lenz, una alternativa a la desfinanciación y una oportunidad de sostener el monopolio.....	163
2.2.2. Mensaje denotado.....	171
2.2.2.1. Compromiso y avance de la obra a la vista.....	171
2.2.3. Mensaje connotado.....	174
2.2.3.1. La hegemonía comercial.....	174
2.3. Carreteras provinciales de Santander.....	182

2.3.1. Mensaje lingüístico.....	187
2.3.1.1. Identificando las arterias viales en la fotografía.....	187
2.3.1.2. Caminos, puentes y pontones.....	193
2.3.2. Mensaje denotado.....	197
2.3.2.1. Carreteras de Santander. Construcción y beneficios.....	197
2.3.3. Mensaje connotado.....	200
2.3.3.1. El empresario y el hacendado, los mayores beneficiados de la infraestructura vial.....	200
3. Fotografía panorámica en Santander: El progreso por medio del dominio y articulación del territorio.....	213
3.1. Apuntes históricos sobre el <i>panorama</i> y su empleo en narrativas urbanas.....	215
3.2. La fotografía como soporte del panorama.....	224
3.3. Panorámicas de Santander. Un aporte al crecimiento industrial y comercial del departamento.....	228
3.3.1. Mensaje lingüístico.....	230
3.3.1.1. Una <i>imagen</i> comercial. Representaciones de las poblaciones municipales....	230
3.3.2. Mensaje denotado.....	237
3.3.2.1. Hegemonía sobre el <i>espacio público</i>	237
3.3.3. Mensaje connotado.....	243
3.3.3.1. La modernidad en la <i>vista</i> del crecimiento urbano y económico municipal....	243
3.3.3.2. La fotografía panorámica y la articulación económica de Santander.....	254
4. La fotografía aérea: explorando el territorio y retratando la expansión de la ciudad.	262
4.1. Apuntes de una historia de la aviación comercial en Colombia.....	264
4.1.1. Compañía Colombia de Navegación Aérea – CCNA.....	268
4.1.2. Sociedad ColomboAlemana de Transporte Aéreo – SCADTA.....	271
4.1.3. La COSADA y el progreso de Bucaramanga.....	278
4.1.4. La fotografía aérea: La sección científica y el progreso del país.....	282
4.2. Vista aérea del río Magdalena.....	285
4.2.1. Mensaje Lingüístico.....	285
4.2.1.1. La urbe y el río.....	285

4.2.2. Mensaje denotado.....	288
4.2.2.1. La ciudad emerge junto al río a la vista.....	288
4.2.3. Mensaje Connotado.....	293
4.2.3.1. La Sección Científica. Afirmando nuevos ejes económicos en 1920s.....	293
4.2.3.2. Narrativas de poder y dominio sobre el espacio.....	300
4.3. Vistas aéreas de las urbes. La ciudad grande e intermedia y su expansión.....	305
4.3.1. Mensaje Lingüístico.....	308
4.3.1.1. Bucaramanga convertida en ciudad moderna.....	308
4.3.2. Mensaje denotado.....	312
4.3.2.1. Urbe moderna, urbe en expansión.....	312
4.3.3. Mensaje connotado.....	315
4.3.3.1. La vista aérea como expresión de la expansión de la ciudad moderna.....	315
4.3.3.2. La planificación urbana “desde arriba”.....	318
Conclusiones.....	325
BIBLIOGRAFÍA.....	329

LISTA DE FIGURAS

Imagen 1.....	57
Imagen 2.....	61
Imagen 3.....	64
Imagen 4.....	65
Imagen 5.....	66
Imagen 6.....	67
Imagen 7.....	68
Imagen 8.....	69
Imagen 9.....	70
Imagen 10.....	71
Imagen 11.....	72
Imagen 12.....	73
Imagen 13.....	74
Imagen 14.....	75
Imagen 15.....	76
Imagen 16.....	77
Imagen 17.....	78
Imagen 18.....	79
Imagen 19.....	80
Imagen 20.....	81
Imagen 21.....	85
Imagen 22.....	86
Imagen 23.....	87
Imagen 24.....	88
Imagen 25.....	89
Imagen 26.....	90
Imagen 27.....	91
Imagen 28.....	94
Imagen 29.....	95

Imagen 30.....	100
Imagen 31.....	101
Imagen 32.....	103
Imagen 33.....	104
Imagen 34.....	105
Imagen 35.....	106
Imagen 36.....	110
Imagen 37.....	111
Imagen 38.....	112
Imagen 39.....	113
Imagen 40.....	114
Imagen 41.....	117
Imagen 42.....	120
Imagen 43.....	123
Imagen 44.....	127
Imagen 45.....	128
Imagen 46.....	129
Imagen 47.....	135
Imagen 48.....	136
Imagen 49.....	138
Imagen 50.....	144
Imagen 51.....	145
Imagen 52.....	145
Imagen 53.....	146
Imagen 54.....	149
Imagen 55.....	160
Imagen 56.....	164
Imagen 57.....	164
Imagen 58.....	165
Imagen 59.....	166
Imagen 60.....	167

Imagen 61.....	168
Imagen 62.....	171
Imagen 63.....	172
Imagen 64.....	173
Imagen 65.....	174
Imagen 66.....	175
Imagen 67.....	176
Imagen 68.....	178
Imagen 69.....	179
Imagen 70.....	184
Imagen 71.....	185
Imagen 72.....	186
Imagen 73.....	187
Imagen 74.....	189
Imagen 75.....	190
Imagen 76.....	192
Imagen 77.....	195
Imagen 78.....	196
Imagen 79.....	197
Imagen 80.....	198
Imagen 81.....	200
Imagen 82.....	201
Imagen 83.....	202
Imagen 84.....	204
Imagen 85.....	205
Imagen 86.....	211
Imagen 87.....	212
Imagen 88.....	213
Imagen 89.....	214
Imagen 90.....	215
Imagen 91.....	218

Imagen 92.....	220
Imagen 93.....	227
Imagen 94.....	227
Imagen 95.....	228
Imagen 96.....	230
Imagen 97.....	235
Imagen 98.....	239
Imagen 99.....	240
Imagen 100.....	241
Imagen 101.....	242
Imagen 102.....	245
Imagen 103.....	246
Imagen 104.....	247
Imagen 105.....	248
Imagen 106.....	254
Imagen 107.....	255
Imagen 108.....	256
Imagen 109.....	257
Imagen 110.....	258
Imagen 111.....	259
Imagen 112.....	262
Imagen 113.....	263
Imagen 114.....	264
Imagen 115.....	265
Imagen 116.....	267
Imagen 117.....	276
Imagen 118.....	277
Imagen 119.....	283
Imagen 120.....	283
Imagen 121.....	287
Imagen 122.....	292

Imagen 123.....	293
Imagen 124.....	295
Imagen 125.....	296
Imagen 126.....	297
Imagen 127.....	298
Imagen 128.....	302
Imagen 129.....	303
Imagen 130.....	304
Imagen 131.....	305
Imagen 132.....	310
Imagen 133.....	312
Imagen 134.....	313
Imagen 135.....	316
Imagen 136.....	317
Imagen 137.....	318
Imagen 138.....	320
Imagen 139.....	321
Imagen 140.....	324
Imagen 141.....	327
Imagen 142.....	328

LISTA DE MAPAS

Mapa 1.....	116
Mapa 2.....	152

RESUMEN

TÍTULO: FOTOGRAFIANDO EL PROGRESO Y LA MODERNIDAD EN BUCARAMANGA: USOS DE LA FOTOGRAFÍA EN LA REVISTA GRÁFICA TIERRA NATIVA (1926 – 1931) *

AUTOR: CÉSAR CAMILO SÁNCHEZ SILVA**

PALABRAS CLAVE: FOTOGRAFÍA, MODERNIDAD, PROGRESO, CIUDAD, ARQUITECTURA, PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO.

DESCRIPCIÓN: Esta investigación procura analizar el uso de la fotografía en la revista gráfica *Tierra Nativa* (1926-1931), y que tuvo el objetivo de representar a Bucaramanga como una ciudad moderna y a Santander como una región inclinada económicamente al progreso. Utilizando postulados planteados desde la semiótica, se pretende realizar una narración histórica que explique el mensaje fotográfico que las élites de Bucaramanga, durante la segunda mitad de la década de 1920, deseaban compartir divulgando fotografías que expusieran la modernidad de la ciudad y promovieran el progreso en los Santanderes. Este trabajo utilizará los métodos de lectura de imagen propuestos por Roland Barthes para definir el mensaje fotográfico que comunicaba *Tierra Nativa*. De esta forma, se identifican y explican cuatro usos como lo son la fotografía urbana, la fotografía de los proyectos y obras en construcción de infraestructura vial de carácter regional, la fotografía panorámica y la fotografía aérea. Con ello, este trabajo busca contribuir a la preservación del patrimonio cultural y arquitectónico de la ciudad de Bucaramanga.

*Trabajo de grado

** Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Historia. Historia y Archivística. Directora: María del Pilar Monroy Merchán. Doctora en ciencias sociales con énfasis en historia.

ABSTRACT

TITLE: PHOTOGRAPHING PROGRESS AND MODERNITY IN BUCARAMANGA: USES OF PHOTOGRAPHY IN THE ILLUSTRATED MAGAZINE *TIERRA NATIVA* (1926-1931)*

AUTHOR: CÉSAR CAMILO SÁNCHEZ SILVA**

KEY WORDS: PHOTOGRAPHY, MODERNITY, PROGRESS, CITY, ARCHITECTURE, ARCHITECTURE HERITAGE.

DESCRIPTION: This study seeks to analyze the use of photography in the illustrated magazine *Tierra Nativa* (1926–1931), which sought to portray Bucaramanga as a modern city and Santander as a region economically inclined toward progress. Using postulates from semiotics, this paper aims to create a historical narrative that explains the photographic message that Bucaramanga's elites, during the second half of the 1920s, intended to convey by publishing images that showcased the city's modernity and promoted development in Santander. This research uses Roland Barthes' image Reading approach to define the photographic message communicated by *Tierra Nativa*. In doing so, four specific uses of photography were identified and explained: urban photography, photography of regional road infrastructure projects and constructions, panoramic photography, and aerial photography. This study wishes to contribute to the preservation of Bucaramanga's cultural and architectural heritage.

*Bachelor Thesis

**Faculty of Human Sciences. School of History. Director: María del Pilar Monroy Merchán. Phd in Social Sciences.

INTRODUCCIÓN

Planteamiento del problema.

El día 19 de febrero de 1927 la revista gráfica *Tierra Nativa* publicaba su novena edición. En la página 9 apareció una fotografía del tránsito urbano en la carrera décima de la ciudad de Bucaramanga con la inscripción a píe de foto que señala: “Carrera 10. Bucaramanga. Uno de los puntos de más tráfico en la Ciudad Promesa”¹. Las últimas dos palabras de la anterior afirmación eran consecuencia del anhelado cambio que se pretendía en la ciudad en aquel momento. Se trató, según Diana Sevilla, de una transición que consistía en la búsqueda de la *modernidad*, empleando como medio la noción de progreso, que se sustentaba en la posibilidad de transformar al país, entre otras, por medio de una nueva representación estética en lo urbano y de la articulación del territorio nacional a través de una red de infraestructura vial².

La presente investigación, por lo tanto, pretende analizar el material fotográfico publicado en la revista gráfica *Tierra Nativa*. En particular, se buscará definir el mensaje que los fundadores de la revista divulgaban por medio de imágenes fotográficas enmarcadas en cuatros líneas visuales como lo son (1) la imagen fotográfica urbana, (2) la de infraestructura vial regional, (3) la fotografía panorámica y (4) fotografía aérea. El periodo que abarca este trabajo comprende los años de 1926 hasta 1931, rango temporal en cual se mantuvo en circulación la revista.

A fin de contextualizar este estudio es preciso indicar las dinámicas económicas y sociales que atravesaba Colombia, y más precisamente Bucaramanga, en los años de la década de 1920. Emprendemos esta labor señalando que, en el país, a finales del siglo XIX y a principios del siglo XX, las altas esferas socio-económicas se hallaban en

¹ Tierra Nativa. 19, febrero, 1927. No. 9. p. 9.

² SEVILLA TORRES, Diana Carolina. UTOPIA Y REALIDAD. La mutualidad en Bucaramanga. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2011. p. 18.

la labor de promover la transición de ciudades coloniales, o aldeas grandes, hacia urbes modernas y contemporáneas³.

Implantar este tipo de modernización en el territorio nacional se vislumbró posible cuando Pedro Nel Ospina (1922-1926) asumió el cargo de presidente de la república. Un favorable entorno económico acaeció en Colombia cuando se atisbó la posibilidad de vincular la economía nacional con la economía mundial. En ese sentido, el presidente Ospina puso en marcha la tarea de reordenar la economía nacional y sacar a la nación de su atraso. De este modo se llevaron a cabo una serie de reformas que fueron planteadas por la misión Kemmerer, entre ellas la fundación del Banco de la República como institución emisora de la moneda nacional⁴.

De esta forma, y más la indemnización de los 25 millones provenientes del tratado Urrutia-Thompson con motivo del litigio con Panamá, las relaciones económicas de Colombia con los bancos extranjeros se afianzaron. En palabras de Germán Colmenares, las ciudades se endeudaron como no había sucedido antes: “Barranquilla, Bogotá y Medellín habían prestado 12,5 millones para dotarse de servicios públicos. En los dos años siguientes los mismos tres municipios y Cali prestaron otros 17.835.000. La deuda de los departamentos era todavía más cuantiosa. Al finalizar el gobierno de Ospina adeudaban 16,4 millones. En los dos primeros años del gobierno de Abadía Méndez (1926-1930) agregaron otros 48,9 millones”⁵. Esta acumulación de préstamos en el que se vio envuelto el país fue lo que Alfonso López Pumarejo llamó *la prosperidad al debe*.

Los préstamos de bancos estadounidenses iban a parar al mismo objetivo, que era el de modernizar las ciudades. En esa dirección, en Colombia, la clase burguesa se

³ ROMERO, José Luis. Latinoamérica: Las ciudades y las ideas. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2001. p. 249.

⁴ SÁNCHEZ TORRES, Fabio y BEDOYA OSPINA, Juan Guillermo. La Danza de los Millones y la Gran Depresión en Colombia, 1923 – 1931. Bogotá: Universidad de los Andes. Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico, 2016. p. 18 – 19.

⁵ COLMENARES, Germán. Ospina y Abadía. La política en el decenio de los veinte. En: Nueva Historia de Colombia, tomo I. Bogotá, 1989. p. 255.

encontraba ya desde finales del siglo XIX en la tarea de hacer que las principales ciudades mudaran de su estado antiguo hacia uno contemporáneo, como hace referencia José Luis Romero, para el caso latinoamericano, acarreando “el torbellino de la actividad que engendraba riqueza y que podía transformarse en ostensible lujo”⁶.

Por ende, se estableció la tarea de generar nuevas formas de vida que procuraran desvincularse del pasado colonial e instaurar la vida moderna según el ideal europeo⁷. La imagen física de la ciudad grande, y consecuentemente de la ciudad intermedia, se alteró irreconociblemente al estar “embriagada por el vértigo de lo que se llamaba el progreso”⁸. Los centros urbanos se hallaban en cambios fisionómicos reconocibles por medio de la arquitectura. Casi de forma natural el pasado colonial parecía borrarse mientras se erigían edificaciones innovadoras: suntuosas avenidas, parques, construcciones arquitectónicas modernas que funcionaron como edificios empresariales o clubs de reunión⁹. Se trazaba el objetivo de brindar una imagen de riqueza y poder que, tal cual señala Silvia Arango, “privilegia el gusto por lo exótico y lo desacostumbrado”¹⁰. Esta tendencia estética se evidencia en el entramado arquitectónico republicano o también llamado estilo ecléctico: estructura que incorpora en la ciudad la modernidad, el progreso y la civilización¹¹.

Esta ciudad moderna de principios de siglo se caracterizaba por sostenerse, según señala Germán Mejía Pavony, estudiando la ciudad burguesa planteada por José Luis

⁶ ROMERO, José Luis. *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2001. p. 249.

⁷ MARTÍNEZ, Frédéric. *El nacionalismo cosmopolita. La referencia europea en la construcción nacional en Colombia, 1845-1900*. Bogotá: Banco de la República, Instituto Francés de Estudios Andinos, 2001. p. 495.

⁸ ROMERO, José Luis. *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2001. p. 247.

⁹ *Ibid.*, p. 249.

¹⁰ ARANGO, Silvia. *Ciudad y arquitectura. Seis generaciones que construyeron la América Latina moderna*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2012. p. 143.

¹¹ ORTIZ SANTOFINIO, Rodrigo. *Manizales años 1920: Arquitectura Republicana y vida urbana*. En: *Civilizar: Ciencias Sociales y Humanas*, vol. 19, No. 36, p.p. 197-216. Bogotá: Universidad Sergio Arboleda, 2019. p. 207.

Romero, en: 1) la higiene como salud pública; 2) la segregación espacial por barrios para separar ricos y pobres como estrategia para mejorar la condiciones de habitabilidad de ambos sectores; 3) la clase burguesa se destaca por ser la primera en adquirir servicios públicos financiados por el sector privado; 4) edificar arquitectura que exprese poderío y majestuosidad diferenciándose de la ciudad colonial; 5) una estética urbana caracterizada por el ornato; 6) y finalmente, el ocio como elemento infaltable de la clase burguesa¹².

Y, así mismo, Santiago Gómez-Castro¹³, en su estudio sobre movilidad social y capitalismo en la ciudad moderna de principios de siglo XX, refiere un artículo de la revista *Cromos* escrito por Ricardo Olano y titulado *City Planning*, en el que cuestiona las formas de urbanización ejecutadas en Colombia hasta el momento, y llama la atención a los gobiernos locales por emprender la consecución de una urbe moderna a través de un plan de desarrollo que consiste la implantación de cuatro ejes: 1) *sanidad*, que consiste en la construcción de redes de alcantarillado y drenajes; 2) *transportes*, que comprende el trazado de vías públicas y la implementación de un sistema de transporte público y masivo; 3) *organización urbana*, algo que procura la construcción de parques, bosques, edificios públicos, escuelas y electrificación de calles; y 4) *legislación*, que establece del desarrollo de proyectos de ley en fin de mejoras públicas.

Este proceso modernizador señalado anteriormente no fue homogéneo en todas las ciudades de Colombia y Latinoamérica. Comenzó primeramente desde mediados del siglo XIX en las ciudades grandes y en las capitales para acentuarse posteriormente en las ciudades intermedias. En ese sentido, en cuanto a la búsqueda de esa modernidad, Bucaramanga no fue ajena a las dinámicas financieras que atravesaban las principales ciudades de Colombia. En su interior se consolidaba una clase social, pequeña en número, que tomó el papel de promover la modernización de la ciudad. Ésta última se caracterizaba por encontrarse dentro del grupo de ciudades intermedias, que eran

¹² MEJÍA PAVONY, Germán. La aventura urbana de América Latina. Madrid: FUNDACIÓN MAPFRE: Santillana Ediciones Generales, 2013.

¹³ CASTRO-GÓMEZ, Santiago. Tejidos Oníricos. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1929) p. 116.

centros urbanos de mediana extensión con una demografía media, pero que hacían parte de la red económica encargada de vincular las ciudades grandes con las ciudades pequeñas.

En esta dirección, la actividad económica de la ciudad en el año de 1922 registraba 41 casas comerciales de importación, almacenes y negocios. En 1923 se funda el periódico *El Deber* y la empresa Sucesores de David Puyana S. A. encargada de ejercer la parcelación y urbanización contribuyendo a la solución de la vivienda en Bucaramanga. Ese mismo año se funda la COSADA (Compañía Santandereana de Aviación), cuya labor era la de realizar servicios de encomienda y transporte de pasajeros. Un año, en 1924, después llega al departamento la Compañía Colombiana de Tabaco y en 1925 se abre una sucursal del Banco Alemán Antioqueño. La economía de la ciudad a partir de 1925 estableció como eje central la industria del cigarrillo, alcanzando en 1927 la cifra de 33 fábricas de cigarros y 3 de cigarrillos¹⁴. La inversión privada aumentó ostensiblemente evidenciándose en la apertura de bancos y empresas de servicios, sastrerías, fábricas de bebidas gaseosas, almacenes, boticas y droguerías que nutrieron la ciudad.

Las edificaciones arquitectónicas y urbanas más importantes de la ciudad al recibir la década de 1920 eran el Mercado Central, la Capilla de Dolores, la Iglesia San Laureano, la Catedral de la Sagrada Familia, el colegio San Pedro Claver, y los parques Centenario, Romero, García Rovira, Antonia Santos, Santander y de los Niños. Los barrios que se terminaron de edificar en este periodo fueron la Mutualidad, Girardot, Ricaurte y Obrero¹⁵.

En cuanto al desarrollo urbanístico, en la década de 1920 la ciudad se expandió gracias a la disposición de los extensos terrenos disponibles como *el llano de Don Andrés Serrano* al norte y *el llano de Don David Puyana* al oriente. Por un lado, en el llano de Don Andrés se construyó en 1922 una pista de aterrizaje para la COSADA y en 1926 un

¹⁴ RUEDA GÓMEZ, Néstor & ÁLVAREZ FUENTES, Jaime. Historia Urbana de Bucaramanga. 1900 – 1930. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2001. p.p. 143-145.

¹⁵ Ibid., p. 115 – 120.

cuartel militar, igualmente se llevó a cabo el proyecto de urbanización de la Mutualidad¹⁶. Por otro lado, en el llano de David Puyana se desarrolló la construcción de los barrios Puyana, Conuco y Alameda, éstos dos últimos terminaron por ser el barrio Sotomayor¹⁷.

Con la edificación de nuevos barrios, el tráfico se intensificó. La movilidad ocasionó una masiva aglomeración en las principales zonas de tránsito de la ciudad, la carrera 9 junto a la 10 y 11 se vuelven insuficientes y se declara una necesidad pública la prolongación de la carrera 12¹⁸. Así mismo, se encontraban deficiencias en la infraestructura vial del departamento: La Carretera Central del Norte no llegaba aún a conectar con Bucaramanga, la vía a Barrancabermeja apenas estaba en construcción¹⁹, la carretera a Málaga y al resto de García Rovira recién estaba finalizada para 1927²⁰, y Vélez pronto dejaría de ser parte de Santander porque sus mercados, únicamente vinculados al centro del país, no estaban ligados a Bucaramanga por falta de caminos²¹.

Algunos sectores de la ciudad, en especial la cúpula empresarial e intelectual, conscientes del estado en que se hallaba el departamento de Santander, utilizaron los medios económicos y culturales que tenían a su alcance para declarar su posición frente a la apertura de préstamos que parecían favorecer al crecimiento y la modernización del país.

Es así como el 25 de diciembre de 1926 comienza a circular la primera edición de la revista gráfica *Tierra Nativa*, un medio de comunicación cuyo mensaje estaba enmarcado en el pensamiento contemporáneo que permeaba dentro de una clase socio-política en Colombia. Desde su génesis se presentaba a sí misma y a sus promotores de esta forma: “Sugestivo rótulo con que los progresistas señores Ramón y

¹⁶ SEVILLA TORRES, Diana Carolina. UTOPIA Y REALIDAD. La mutualidad en Bucaramanga. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2011. p. 21.

¹⁷ RUEDA GÓMEZ, Néstor & ÁLVAREZ FUENTES, Jaime. Historia Urbana de Bucaramanga. 1900 – 1930. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2001.p. 168.

¹⁸ Ibid., p. 161.

¹⁹ Tierra Nativa. 25, diciembre, 1926. No. 1. p. 2.

²⁰ Tierra Nativa. 22, enero, 1927. No. 5. p. 4.

²¹ Tierra Nativa. 05, febrero, 1927. No. 7. p. 1.

Cristóbal Uribe, asociados desde muchos años bajo la firma de Uribe & Hermano, y en colaboración con el activo Director e intelectual don J. M. Salazar Álvarez, dan hoy a la publicidad esta interesante Revista gráfica, como un exponente de la energía de sus propietarios y como un homenaje a la ciudad emprendedora y gentil.”²² Igualmente, su labor editorial se concebía a sí misma como “un símbolo de lo que es y puede ser Bucaramanga, la ciudad “más industrial de Colombia””²³.

Estas declaraciones se encontraban en el pensamiento de un grupo de personas que se empeñaban en conducir el rumbo de la ciudad por medio de aquello que era *moderno*. Para poder comunicar su mensaje entre las familias distinguidas de la región y del país, *Tierra Nativa* lo hizo por medio de artículos, textos informativos y literatura. Sin embargo, siendo uno de los principales medios de opinión de la ciudad²⁴, fue la fotografía su principal herramienta de difusión de ideas en un país con un índice de analfabetismo que estaba entre el 55% y 60%²⁵ en la población adulta. Con su descripción debajo de título como *revista gráfica* dejó claro desde el inicio que retroalimentarían su discurso a los lectores por medio de imágenes. La importancia de la fotografía en la revista no tiene discusión si se considera la cantidad de imágenes impresas en sus 250 números, pues, son más de mil quinientas fotos agrupadas en diferentes categorías temáticas: fotografía urbana, paisajística, autorretratos individuales y familiares, fotografía deportiva, fotografía panorámica y fotografía aérea.

La circulación de la revista fue posible al sustento económico que la respaldó, tanto por aquellos que oficiaron de rol de patrocinadores por medio del pago de pautas publicitarias, como de los “ilustres” y “distinguidos” lectores que cumpliendo con el civismo santandereano se subscribieron de forma trimestral o anual, según prefirieran. Sin embargo, los primeros cumplieron en mayor medida con el aporte económico y su

²² *Tierra Nativa*. 25, diciembre, 1926. Nro. 1. p. 12.

²³ *Tierra Nativa*. 25, diciembre, 1926. Nro. 1. p. 12.

²⁴ RUEDA GÓMEZ, Néstor & ÁLVAREZ FUENTES, Jaime. *Historia Urbana de Bucaramanga. 1900 – 1930*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2001. p. 144.

²⁵ RAMÍREZ GIRALDO, María Teresa & TELLEZ, Juana Patricia. *La educación primaria y secundaria en Colombia en el siglo XX*. Bogotá: Banco de la República, 2006.

aparición en la revista no estuvo implícita solamente en la fotografía y en la narrativa, pues, se dedicaron un poco menos de la mitad de páginas de cada número para presentar por la vía del mensaje publicitario a aquellos empresarios asociados a la circulación de Tierra Nativa. En palabras del fundador del primer taller de mecánica de la ciudad²⁶, Emilio Hakspiel, la aparición de este semanario gráfico fue “un magnífico órgano de comunicación entre anunciantes y compradores, es también un símbolo de lo que es y puede ser Bucaramanga, la ciudad más industrial de Colombia”²⁷. Por lo que la presencia, con nombre propio, de los mecenas de la revista estuvo a la vista de los lectores en todos los números y ayudó a que el comercio local expandiera su cobertura mercantil.

La tarifa de la pauta comercial variaba según el espacio que ocupara el aviso en la página, su valor en pesos era de \$0 39 para un aviso de un centímetro, \$3 00 para ocupar un cuarto de página, \$5 00 para media página, y \$8 00 para ocupar una página. Los patrocinadores fueron Jorge y Luis Villamizar, “Villamizar Hermanos”, dueños de un fabriqué de cigarrillos marca Selectos; Ricardo Orejuela, propietario de Zapatería Orejuela; Víctor y Ezequiel Alarcón, Alarcón & Cía., dueños de la producción de cigarrillos Virginia; Christian Peter Clausen, propietario de la fábrica de bebidas gaseosas “Estrella Clausen”; José Domingo Jácome, representante en la ciudad de la firma J. V. Mogollón & Cía. Que distribuía a nivel nacional artículos de papelería; Mariano y Eugenio Penagos, Penagos & Cía., propietarios de cigarrillos Bambú; Elíseo Serrano, propietario de la Droguería del Comercio; también aparecía en la pauta publicitaria la Compañía de Samacá, encargada de la comercialización de telas, su representante en la ciudad era Christian Clausen (hijo); el Banco Agrícola Hipotecario de Bucaramanga; Rogerio Silva Pradilla, distribuidor de cigarrillos Chesterfield; Pedro Angulo, distribuidor de joyería; Gregorio Consuegra, médico cirujano; Roberto Rey, comerciante de relojería suiza; y, por último, la Casa Editorial La Cabaña participó en el espacio publicitario y ofreció los servicios de impresión, encuadernación, rotulación, empastes y creación de logos publicitarios.

²⁶ ESPINOSA SUÁREZ, Carlos Humberto. Negociantes en Bucaramanga 1902 – 1929. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2009. p. 127-128.

²⁷ TIERRA NATIVA. 25, diciembre, 1926. Núm. 1. p. 12.

Por otro lado, la narrativa discursiva que manejó *Tierra Nativa* estuvo a cargo de los intelectuales de Santander y Norte de Santander, en su mayoría miembros de las academias de historia respectivas de sus lugares de residencia. El contenido disponible a la lectura rondaba entre artículos de política y economía regional y nacional, narraciones de carácter histórico en donde se reconstruyeron sucesos asociados al periodo de la Independencia, literatura de cuentos y poemas. En esa dirección, entre sus más solícitos y recurrentes colaboradores se encuentran Phillip Hakspiel, Gregorio Consuegra, José Fulgencio Gutiérrez, Margarita Díaz Otero y Enrique Otero D'Costa, adscritos al Centro de Historia de Santander. También estuvo presente en la escritura de artículos de economía y de poemas Luis Tablanca, miembro del Centro de Historia de Ocaña.

Así mismo la revista contó con la participación de Esther Silva Pradilla, César Casas Medina, Nicolás Bayona Posada, Teodoro Gutiérrez Calderón, Marzia de Lusignan, Manuel Briceño, quienes con sus textos de cuentos y poemas aparecieron en reiteradas ocasiones publicados. Otras personalidades de Bucaramanga, pertenecientes a familias de corte empresarial, también escribieron para *Tierra Nativa*, tal es el caso de Felipe Serpa, Mansour Turbay, Alberto Díaz Soler, Gabriel Carreño, Edmundo Harker Puyana, Mario del Valle, José Antonio Parra.

En cuanto al tráfico de lectura, la circulación de *Tierra Nativa* agrupó a sus lectores en tres escalas espaciales: tanto en Bucaramanga y el resto de Santander, bajo una esfera regional, contando con suscriptores pertenecientes a la ciudadanía bumanguesa y a sociabilidades de élites de Piedecuesta, Socorro y Málaga; en otras ciudades de Colombia, bajo una esfera nacional, atendió a suscriptores de ciudades como Popayán, Ocaña, Medellín, Cúcuta, y en los países andinos de Venezuela y Ecuador, y de Centroamérica y del Caribe como Panamá, Cuba y Costa Rica, en una esfera internacional. El órgano familiar fue exaltado como el núcleo de la sociedad que mantenía viva la lectura de la revista, con un padre y una madre encargados de ilustrarse a sí mismos y a sus hijos en la apropiación de la idea de patria y nación que emitía la ciudadanía distinguida de Bucaramanga. La presencia de las familias suscriptas a la revista no estuvo reducida, por el contrario, "las personas de sociedad"

fueron retratados en fotografías y expuestos como una representación de un ideal de órgano ciudadano eficaz en la construcción de ciudadanía.

El costo de la suscripción variaba según el tiempo de la misma y la residencia del suscriptor. Para una persona que vivía en Colombia el precio en pesos colombianos era de \$1 00 por trimestre, \$2 00 el semestre y \$4 00 el año, mientras que para suscriptores en el extranjero era de \$1 25 por trimestre, \$2 50 el semestre y \$5 00 el año. La sociabilidad fundada por la jerarquización sociocultural que hubo entre los suscriptores hizo que desde Tierra Nativa se categorizara como distinguido o distinguida y también como parte de la construcción colectiva de una ciudadanía y nación caracterizadas por el civismo a todo aquel ciudadano que leyera la revista, por lo que fueron implementados criterios económicos a fin de segregar socialmente la circulación del semanario y apuntar hacia una representación simbólica de hegemonía económica desde los medios sobre una parte de la ciudadanía.

Ahora bien, en cuanto al uso de la fotografía por parte de la sociedad, podemos referenciar a Pierre Bourdieu. Éste señala el arte fotográfico como un instrumento del conjunto social privilegiado que conforma la superestructura que se sostiene sobre los procesos de producción de la sociedad²⁸. Esta superestructura manifiesta los intereses de la clase social que administra los medios de producción. Al hacer énfasis en la fotografía, su uso reside en “expresar el espacio”²⁹ de acuerdo a la perspectiva que tenga la clase social que produzca la foto. Ahora bien, si la fotografía es considerada una herramienta que registra objetivamente el mundo real es porque desde su origen las altas esferas sociales le atribuyeron la característica de ser un fiel retrato de la realidad. Por lo tanto, serán aquellos los que tengan acceso a este medio los encargados de retratar una visión de la realidad, y aprovechar su posición para establecer en la sociedad su perspectiva.

²⁸ BOURDIEU, Pierre. Un arte intermedio. Ensayo sobre los usos sociales de la fotografía. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2003.

²⁹ Ibid., p. 135.

De este modo, la fotografía producida por una clase social privilegiada, sin importar los atributos estéticos, es un testimonio del pasado y un producto del pensamiento propio de un período de tiempo. Si ha sido utilizada con fines de persuadir, proporcionar información o deleite, es debido a “que (las mismas fotografías) puedan dar testimonio de las formas de religión, de los conocimientos, las creencias, los placeres del pasado”³⁰.

De esta manera, al observar una fotografía, es preciso identificar el propósito que con ella propende su autor o, en el caso de nuestra investigación, el individuo encargado de divulgarla. Peter Burke, refiriéndose a la sociedad elitista de la naciente Europa moderna, asegura que las vistas urbanas, paisajísticas y panorámicas desde su génesis en la pintura italiana y holandesa, son un producto de la cultura dominada por burgueses y comerciantes que promovían la observación de los detalles en los paisajes urbanos³¹. En cuanto a *Tierra Nativa*, y al grupo de empresarios e intelectuales locales que se hallaban detrás de su circulación, se han identificado, dentro de todas las temáticas de la imagen que ésta utilizaba, cuatro fines sobresalientes por su contenido asociado hacia el crecimiento urbano: primeramente, la imagen urbana con el objetivo de usarla para manifestar una distinción de clase social a través de la modernidad en la arquitectura de la ciudad. En segundo lugar, se incluía la fotografía relacionada a la construcción de infraestructura vial como indicador del estado en que se hallaba la red comercial en Santander. En tercer lugar, se usaba la fotografía panorámica como medio a fin de acercar al lector (ciudadano moderno, según *Tierra Nativa*) hacia el crecimiento económico de los centros urbanos municipales de Santander. Y, por último, la fotografía aérea se constituyó como un instrumento para señalar que en el proyecto empresarial de la aviación se encontraba materializada la noción de progreso respaldada por el control y vigilancia del territorio.

Vale aclarar, según el párrafo anterior, que la noción de progreso en la revista *Tierra Nativa* es manejada a tres escalas. La primera es a nivel urbano con el fin de

³⁰ BURKE, Peter. Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico. Barcelona: Editorial Crítica, 2005. p. 17.

³¹ Ibid., p. 106.

referenciar la modernidad de la ciudad. La segunda es a nivel regional para referirse a Santander en cuanto a los proyectos de infraestructura que se estaban llevando a cabo en el territorio. Y la tercera es igualmente a nivel regional, utilizada para indicar el progreso en los centros urbanos municipales de Santander.

Dicho lo anterior, podemos ir concluyendo la contextualización y el planteamiento del problema, señalando que se han planteado los cuatro usos identificados dentro del material fotográfico como una materialización del deseo de la clase empresarial de Bucaramanga por representar nociones de modernidad y progreso. Todas las representaciones visuales de arquitectura, plazas públicas, puentes, avenidas, carreteras y panorámicas se proponen difundir el mensaje que dé cuenta de una Bucaramanga y un Santander con la necesidad de seguir a la par que las principales ciudades colombianas y latinoamericanas en el objetivo de ser contemporánea.

Así pues, a través del mensaje fotográfico de *Tierra Nativa*, se busca explicar cómo operan las fotos en la construcción de estrategias de intervención espacial por parte de una clase social de comerciantes en Bucaramanga. Se pone un énfasis especial al uso y función que tienen las fotos dentro del objetivo que es representar la ciudad y el territorio de la región. Por lo anterior, no es del interés de esta investigación indagar por la mirada del fotógrafo, así como tampoco interesa construir una narración crítica sobre las esfera artística o estética que pueda hacerse de su trabajo (composición, iluminación, técnica). Lo que sí se halla dentro de nuestros objetivos es el comprender las representaciones que se derivan o se inscriben a través del uso de las imágenes por parte de un grupo social concreto.

De este modo, la fotografía, acorde con su atributo visual (arquitectura, panorámica, aérea, urbana), es abordada más allá de su etapa de producción técnica, artística o intelectual. Es vista como una herramienta apta para contribuir en la propagación del discurso conforme a la representación que promuevan los actores interesados en la construcción y el control del espacio.

Justificación

El desarrollo de esta investigación, ubicada en un marco temporal destacado dentro de los 400 años de fundación de Bucaramanga cumplidos en 2022, puede llegar a ser considerado necesario si se atiende a que la historiografía regional, a pesar de los trabajos realizados sobre el análisis del mensaje fotográfico por un lado y de historia urbana por el otro, se ha dedicado relativamente poco a investigar los cambios urbanos históricos a partir de fotografías e imágenes. El contenido de la revista gráfica *Tierra Nativa* abre la posibilidad de expandir este campo investigativo y generar una nueva mirada hacia la urbanización de la ciudad de Bucaramanga y de la construcción de infraestructura en el departamento. Por ende, si consideramos la ciudad como “una fábrica de decisiones, que resulta de proyectos e intereses sociales, pero también de las posibilidades que el espacio le entrega al grupo de seres humanos”³², es menester investigar por cómo se ha retratado en la fotografía el desarrollo de este proyecto llamado urbe.

De este modo, este trabajo se hace necesario porque su objeto de investigación se encuentra vinculado con la arquitectura, la cual es un elemento del patrimonio cultural de la ciudad. Estudiar la arquitectura y la infraestructura edificada en el periodo republicano significa un acercamiento a las expresiones culturales, políticas, económicas que permearon en la ciudad a finales del siglo XIX y a principios del siglo XX, y que pueden ser observadas como espacios urbanos que actualmente cumplen o tienen más de cien años y cuya importancia reside en ser patrimonio de la ciudad.

Ahora bien, como persona que reside en Lebrija, un municipio cercano al área metropolitana y que es mencionado en reiteradas ocasiones en *Tierra Nativa*, consideré pertinente brindar una mirada acerca de las ideas que, hace casi cien años, impulsaban la conectividad de los municipios por medio de la elaboración de los trayectos de comunicación como carreteras y ferrocarriles. Realizar esta monografía abre la posibilidad de encontrar en las imágenes el entorno inmediato en tiempo pasado,

³² MEJÍA PAVONY, Germán. Apostillas a unos estudios sobre la ciudad. En: Repensando la historia urbana. Reflexiones históricas en torno a la ciudad colombiana. Pereira: Universidad Tecnológica de Pereira, 2020. p. 16.

conformado por sus específicos caracteres estéticos que contribuyen en la historia urbana y ambiental de Santander. El resultado que se obtenga y las conclusiones generadas pueden vincularse en un análisis comparativo de lo que sucedía en Latinoamérica a finales siglo XIX e inicios del XX con élites empresariales llevando a cabo proyectos civilizadores y modernos³³.

Estado del Arte (revisión historiográfica).

La historiografía latinoamericana que se ha escrito sobre la fotografía como fuente para la reconstrucción de procesos históricos ha sido abordada en un principio como estudios para saber la historia de la llegada y desarrollo de la fotografía en el territorio nacional, como son los trabajos de Eduardo Serrano³⁴, Pilar Moreno de Ángel³⁵, Patricia Londoño³⁶, Eugenia Meyer³⁷, y Miguel Ángel Cuarterolo³⁸. El análisis político, social y cultural en estos textos fue muy limitado, algunos mencionan el impacto de la fotografía en la sociedad sin llegar a ser estudios sociales del arte fotográfico. Estos primeros textos se centraron en priorizar el detalle técnico de la producción de las fotos, en dar cuenta del arribo de la tecnología europea al continente americano.

Ahora bien, en años recientes el formato de escritura histórica sobre la fotografía como fuente ha cambiado, ya no existe el interés por hacer un recorrido histórico que indique las fechas del avance tecnológico de la misma. Recientemente la historiografía que

³³ LÓPEZ RICO, Natalia. El interior burgués latinoamericano a fines del siglo XIX y a principios del siglo XX. Los casos de Buenos Aires y Medellín. Santiago de Chile: Universidad de Chile, 2009. p. 6.

³⁴ SERRANO, Eduardo. Historia de la fotografía en Colombia. Bogotá: Museo de Arte Moderno de Bogotá, 1983.

³⁵ MORENO de ÁNGEL, Pilar. El daguerrotipo en Colombia. Bogotá: Bancafé – Fondo Cultural Cafetero, 2000.

³⁶ LONDOÑO VEGA, Patricia. Pasto a través de la fotografía. En: Boletín Cultural y Bibliográfico, vol. 22, núm. 5. pp. 48 – 60. Bogotá: Banco de la República, 1985

³⁷ MEYER, Eugenia. Imagen histórica de la fotografía en México. México D. F.: Museo Nacional de Historia, Museo Nacional de Antropología, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1978.

³⁸ ADELMAN, Jeremy & CUARTEROLO, Miguel Ángel. Los años del daguerrotipo. Primeras fotografías argentinas, 1843 – 1870. Buenos Aires: Fundación Antorchas, 1995.

aborda la imagen fotográfica como fuente primaria ha recurrido a enfoques sociales y culturales gracias a los sustentos teóricos utilizados para el análisis de la fuente.

Acorde a lo anterior, el siguiente balance historiográfico se encuentra estructurado de la siguiente forma: Según los cuatro usos fotográficos propuesto a analizar en esta investigación, como lo son fotografía urbana, de infraestructura carretera, panorámica y aérea, se ha hecho una revisión panorámica en Latinoamérica, y, posteriormente, de forma puntual se revisan referencias a investigaciones llevadas a cabo en Colombia.

De esta forma, se han agrupado los trabajos e investigaciones en cuatro categorías siguiendo como patrón la fuente fotográfica analizada. La primera categoría es la de imagen urbana, la segunda está relacionada con la fotografía de infraestructura, la tercera con la fotografía panorámica, y la última, la fotografía aérea. Sin embargo, como se verá en el desarrollo del estado del arte, los trabajos con fotografía de infraestructura vial, fotografía panorámica como fuente para la investigación histórica no han tenido el desarrollo suficiente. Lo cual no significa que sean inexistentes las investigaciones en Colombia o Latinoamérica, y por esa razón se ha hecho mención de las investigaciones que se han enfocado en historiar el tema. Igualmente, es menester aclarar que no en todos los trabajos fijados existe la relación fotografía-semiótica, de modo que en el estado del arte se puntualiza cuáles fueron aquellos escritos que se valieron de una metodología de corte semántica.

En esa dirección, en los estudios recientes, para el caso mexicano que se han interesado por la fotografía e imagen urbana, se hallan las investigaciones de Gerardo Martínez Delgado³⁹ y Lourdes Roca⁴⁰, quienes han pretendido argumentar que la fotografía urbana es una herramienta discursiva de poder, y, por ende, es el producto

³⁹ MARTÍNEZ DELGADO, Gerardo. Elite, proyecto urbano y fotografía. Un acercamiento a la ciudad de Aguascalientes a través de imágenes, 1880 – 1914. En: Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales, núm. 67. pp. 142 – 181. México D.F.: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007.

⁴⁰ ROCA ORTIZ, Lourdes. La fotografía urbana como espacio discursivo de poder en: Revista Chilena de Antropología Visual, núm. 20. Santiago de Chile: Universidad Academia de Humanismo Cristiano: 2012.

de una clase social alta cuya intención es la de retratarse así misma por medio de la arquitectura generada de proyectos urbanos elitistas.

En Argentina, por su parte, Catalina Fara ha desarrollado una investigación que para este caso en particular es muy provechoso, pues en su obra *Recorridos de la modernidad. Arte y Cultura visual en las representaciones del paisaje urbano de Buenos Aires*⁴¹, se propuso utilizar la fotografía urbana, bajo en análisis de la semiótica de autores como Barthes y Sontag, con el fin de reconstruir el imaginario de la ciudad moderna.

El caso chileno presenta la particularidad de poder hallar investigaciones, como la de David Bulnes Noguera⁴² y Raúl Patricio Luco Torres⁴³, dirigido a realizar análisis fotográficos enfocados en la historia social, acercándose al conglomerado de patrones de comportamiento de las experiencias cotidianas de lo que se ha denominado en Chile como sujeto popular.

En el Perú la fotografía urbana ha tenido su de importancia debido a las investigaciones de Oscar Guillermo Osorio González⁴⁴, quien se interesó por reconstruir el papel que cumplieron los entes encargados de la transformación urbanística de la Calle Jirón Carabaya analizando el material fotográfico bajo aspectos metodológicos de Van Dyck y Barthes; y también a la tesis de maestría escrita por José Ángel Paz Delgado⁴⁵, quien realiza una narración histórica exponiendo la visión del fotógrafo indigenista Martín

⁴¹ FARA, Catalina. *Recorridos de la modernidad. Arte y Cultura visual en las representaciones del paisaje urbano de Buenos Aires entre 1910 y 1936*. Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 2015.

⁴² BULNES NOGUERA, David. *La cámara en las poblaciones. Representaciones fotográficas de pobladores (1981 – 1990)*. Santiago de Chile: Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad de Chile, 2017. p. 9.

⁴³ LUCO TORRES, Raúl Patricio. *Fotografía en Chile: Retrato de la nostalgia, la memoria y el cuerpo ausente*. Santiago de Chile: Facultad de Artes, Universidad de Chile, 2010. p. 6.

⁴⁴ OSORIO GONZÁLEZ, Oscar Guillermo. *Pasado y presente de Jirón Carabaya (1883 – 1930)*. Lima: Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2016.

⁴⁵ DELGADO PAZ, José Ángel. *Lo indígena, fotografía y documento en la obra de Martín Chambí: Cusco 1920 – 1950*. Lima: Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2017. p. 6.

Chambí, con el objetivo de precisar cómo es la representación de la “región sur andina, fotografiando todos los elementos físicos, humanos y culturales de la realizada cusqueña”.

Ubicándonos en el caso colombiano, es posible rastrear investigaciones que utilicen la fotografía urbana como fuente como la de Juan David Sandoval Carvajal⁴⁶, quien por medio del Archivo Histórico de Antioquia y del Archivo Histórico de Medellín realizó una comparación, con una línea metodológica basada en los mensaje iconológicos de Barthes y W. J. T. Mitchell, de cómo las esferas sociales dominantes y subalternas a mediados del siglo XX elaboraron una perspectiva de la urbe bajo su propia imagen urbana. Así mismo, Yolanny Paola Marín Pinto⁴⁷ observó en la fotografía urbana una manera diferente de estudio al criticar cómo la prensa en la década de 1940 utilizó la fotografía de la ciudad para vincular tres fenómenos de la modernidad caleña: la fotografía, el ciclismo y la prensa.

En Santander la investigación que vincule fotografía urbana con el análisis histórico es escasa, sin embargo, sobresale el trabajo de Sergio Andrés Acosta Lozano⁴⁸ que recogió imagen urbana de la prensa de Bucaramanga, e hizo un análisis por medio de la historia de las ideas. Esta investigación procura fijar la prensa local como el medio el medio generador de una opinión pública que, bajo los ideales de modernidad y progreso, invitaba a la ciudadanía a la pugna por políticas de mejora urbana.

Ahora bien, al observar la historiografía que se ha escrito sobre la infraestructura vial, y que se vincule a la fotografía, se presenta el caso mexicano con lo hecho Jorge Adrián

⁴⁶ SANDOVAL CARVAJAL, David. ¡A todo Color! Turismo, urbanización y usos urbanos de la fotografía en Medellín 1940 – 1980. Medellín: Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, Universidad de Antioquia, 2017.

⁴⁷ PINTO MARÍN, Paola Yolanny. La imagen de una ciudad sobre ruedas: prensa, fotografía y ciclismo en Cali entre 1946 – 1951. Santiago de Cali: Facultad de Humanidades, Universidad del Valle, 2019.

⁴⁸ ACOSTA LOZANO, Sergio Andrés. La imagen urbana de Bucaramanga en la prensa local, 1928 – 1948. Políticas públicas de acceso al deporte, los servicios públicos básicos, la vivienda, la educación y la salud. Bucaramanga: Faculta de Ciencias Humanas, Universidad Industrial de Santander, 2018.

Flores Rangel⁴⁹, ha buscado dar voz a las esferas sociales subalternas que han presentado resistencia ante la construcción de carreteras que afectan de forma negativa economías locales.

En Argentina, la fotografía y la infraestructura vial se han relacionado poco, de modo que las investigaciones rastreadas fueron artículos de historia que, para realizar un análisis de las vías de comunicación lo hicieron a través de mapas y registros audiovisuales topográficos. En esa dirección se halla lo escrito por Maximiliano Camarda⁵⁰, más el trabajo de Teresita Gómez junto a Silvia Tchordonkian⁵¹. Ambos artículos monográficos dirigidos hacia la realización de una exposición y crítica de la manera en que el estado consideró la construcción de ferrocarriles y carreteras como herramientas de articulación territorial considerando que de ese modo las recaídas económicas se solventarían.

En Colombia sólo se halló un trabajo que vinculara el estudio de las vías de comunicación con la fotografía, y fue el artículo de Oscar Alexander Gutiérrez Lesmes⁵² sobre la carretera Bogotá – Villavicencio que expone, por medio del planteamiento de la fotografía social de Walter Benjamin, los impactos en el ordenamiento territorial en su dimensión ecológica que genera la vía que conecta estos dos puntos del país. Por otro lado, aunque no utilicen la fotografía como fuente, es posible observar monografías históricas que puedan ser de utilidad para el desarrollo de esta investigación. Tal es lo hecho en las tesis de pregrado escritas por Laura Valentina Cardona Botero⁵³ y por

⁴⁹ FLORES RANGEL, JOSÉ ÁNGEL. Infraestructura carretera: Construcción, financiamiento y resistencia en México y América Latina. En: Revista Transporte y Territorio, núm. 13. México D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México, 2015.

⁵⁰ CAMARDA, Maximiliano. Infraestructura vial, puentes y caminos en Entre Ríos (Argentina), 1893 – 1922. En: Historelo, Vol. 15, Núm. 33. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2023.

⁵¹ GÓMEZ, Teresita & TCHORDONKIAN, Silvia. Redes viales y ferroviarias en las décadas del treinta y del cuarenta. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 2014.

⁵² GUTIERREZ LESMES, Oscar Alexander. La carretera Bogotá-Villavicencio, su impacto sobre el ordenamiento territorial y el ecosistema. En: Revista Luna Azul, Núm. 40. Manizales: Universidad de Caldas, 2015.

María Angélica Hernández Escobar junto a Ana María Ruiz Galeano⁵⁴, quienes en sus investigaciones referencias y estudian la carretera central del norte que va a ser relevante en este trabajo.

Por su parte, la fotografía panorámica como fuente de investigación ha tenido un papel principal en lo escrito por Gerardo Martínez Delgado⁵⁵, quien argumenta, utilizando los postulados de Peter Burke sobre historia cultural, que las representaciones abiertas o panorámicas son la principal herramienta para obtener una imagen preliminar de una urbe en una época determinada. También se encuentra lo hecho en Argentina por Mauro Pehuén Rosas⁵⁶, importante investigación que describe la dirección que tomó la fotografía panorámica en la colonización del territorio de la Patagonia.

En Colombia es posible encontrar la tesis de maestría en historia del arte escrita por Ricardo Suárez Alba⁵⁷ al observar cómo la obra fotográfica del alemán Paul Beer contribuye a expandir la mirada que hay sobre el proceso modernizador de la arquitectura en Bogotá en la mitad del siglo XX.

Por último, la última línea de investigación que compone este balance historiográfico es la que se encuentra relacionada con la fotografía aérea. Es menester aclarar que la mayoría de las investigaciones que recogen esta tendencia fotográfica están vinculadas

⁵³ CARDONA BOTERO, Laura Valentina. De troncales, carreteras y caminos: arterias que propiciaron la integración territorial y el desarrollo económico de Colombia, 1930-1946. Medellín: Universidad de Antioquia, 2019.

⁵⁴ HERNÁNDEZ ESCOBAR, María Angélica & RUIZ GALEANO, Ana María. Infraestructura vial: Análisis comparado entre Chile y Colombia 2000-2015: Un enfoque desde la economía institucional. Medellín: Universidad EAFIT, 2016.

⁵⁵ MARTÍNEZ DELGADO, Gerardo. La ilusión de la ciudad total. Fotografía panorámica en México antes de 1910 e investigación urbana. En: Cuicuilco. Revista de Ciencias Antropológicas, núm. 68. pp. 101-133. México D. F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2017.

⁵⁶ PEHUÉN ROSAS, Mauro. Capturar el paisaje. La fotografía panorámica como herramienta de apropiación visual en la conquista del Desierto. En: Revista de estudios críticos *Otros Logos*, Núm. 12. Neuquén: Universidad Nacional de Comahue, 2021.

⁵⁷ SUÁREZ ALBA, Ricardo. La fotografía de Paul Beer, una mirada de la Bogotá moderna a través de su arquitectura: 1950-1973. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2018.

a la historia de la aviación, pues, los investigadores han entendido por aviación e imagen aérea como dos elementos simultáneos asociados hacia el concepto de modernidad.

En esa dirección, como punto de partida, en España se encuentra la investigación del geógrafo Felipe Fernández García⁵⁸ quien reconstruye los métodos de representación visual utilizados por compañías de aviación nacionales en el desempeño empresarial. Por su parte, en Argentina se encuentra el trabajo de Julieta Pestarino⁵⁹, quien asocia la aviación con la modernidad, e intenta plantear un análisis según el concepto de *fotografía social* propuesto por Sontag. En Chile, Rodrigo Andrés Neira Ricouz⁶⁰ escribe sobre la instrumentalización de la fotografía aérea en la construcción de obras civiles en el país en la segunda mitad del siglo XX. En Ecuador, por su cuenta, se halla la tesina escrita por Yuri Marat Gómez Cervantes⁶¹, quien propone el enfoque en la obra del aviador Walter Runcie (1881-1965) en la década de 1920, y analiza la obra de éste procurando hallar la incidencia social de la iconografía desde los postulados de Erwin Panofsky.

Ahora bien, en Colombia destacan investigaciones históricas que igualmente se han valido de la fotografía aérea para estudiar la aviación como elemento de la modernidad colombiana. Sven Schuster y Sebastián Vargas Álvarez escriben un artículo de investigación titulado *El Centenario revisitado: Un viajero alemán en las fiestas patrias de Colombia (1910)*⁶², y por medio de la fotografía del viajero Konrad Beisswanger, en su paso por Colombia en 1910, se proponen resaltar la manera en que es retratada la

⁵⁸ FERNÁNDEZ GARCÍA, Felipe. Fotografía aérea histórica e historia de la fotografía aérea en España. En: *Ería*, revista cuatrimestral de geografía, núm. 98. Oviedo: Universidad de Oviedo, 2015.

⁵⁹ PESTARINO, Julieta. Buenos Aires moderna. Fotografía de la carpeta de los Diez. En: *Revista METAL*, núm. 04. La Plata: Universidad de la Plata, 2018.

⁶⁰ NEIRA RICOUZ, Rodrigo Andrés. Fotografía aérea. Valdivia: Universidad Austral de Chile, 2005.

⁶¹ GÓMEZ CERVANTES, Yuri Marat. Aproximación a la aerofotografía de Lima de Walter O. Runcie S. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, 2018.

⁶² SCHUSTER, Sven & VARGAS ÁLVAREZ, Sebastián. El Centenario revisitado: Un viajero alemán en las fiestas patrias de Colombia (1910). En: *Historia y Memoria*, vol. 23, pp. 299-233. Tunja: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2021.

fiesta patria del Centenario desde el punto de vista del fotógrafo alemán. Así mismo, Sven Schuster ha profundizado en la reconstrucción histórica del relato sobre el surgimiento y consolidación de la SCADTA como la primera empresa nacional en cubrir los cielos de Colombia. En su artículo⁶³ ofrece una perspectiva de análisis que busca relacionar la fundación de la SCADTA con la aspiración del Estado colombiano por reconocer la totalidad de los lindes territoriales del país.

Por medio de este balance historiográfico se ha planteado orientar la investigación hacia la esfera de la historia urbana y al análisis semiótico. Valiéndonos del valor crítico que según Barthes se halla en la fotografía, pues, “en el fondo, la fotografía es subversiva, y no cuando asusta, trastorna o incluso estigmatiza, sino cuando es *pensativa*”⁶⁴, esta investigación no menosprecia la articulación de la historia urbana junto a la semiótica. Así, se juntan el conjunto de nociones como ciudad, arquitectura, espacio, territorio y rescatar de la fotografía de Tierra Nativa los valores políticos, económicos y culturales de la expansión urbana.

Objetivos de la investigación.

Objetivo General.

El objetivo principal que plantea esta investigación es analizar cómo el material fotográfico orientado hacia la ciudad y los centros urbanos de Santander, así como de los proyectos de infraestructura vial regional que aparecen en la revista gráfica *Tierra Nativa*, es utilizado por la burguesía local a fin de representar y construir simbólicamente la imagen urbana de Bucaramanga bajo la premisa de extender el dominio económico y social, y que se valió de una línea discursiva que comunicó y promovió los anhelos de modernidad y progreso.

Objetivos Específicos.

⁶³ SCHUSTER, Sven. Aerial vision and violence. The beginnings of aerial photography in Colombia (1920s). En: Historical Geography, vol. 49. Nebraska: Nebraska Press, 2021.

⁶⁴ BARTHES, Roland. La cámara lúcida. Nota sobre la fotografía. Barcelona: Ediciones Paidós, 1989. p. 73.

1. Identificar y clasificar el material fotográfico publicado en la revista gráfica *Tierra Nativa* que abarcaba la ciudad de Bucaramanga, del territorio nacional y a los proyectos de construcción de infraestructura vial.
2. Identificar las formas visuales a través de las cuales las fotografías transmitían nociones asociadas a la construcción de una ciudad moderna.
3. Explicar cómo se utilizó la fotografía de los proyectos de infraestructura vial y la fotografía panorámica de los municipios de Santander con el propósito de articular una red comercial propicia para instaurar la noción de progreso regional.
4. Detallar la manera en que la fotografía aérea de la revista fue utilizada para referencia el proyecto empresarial de la aviación en el país como herramienta funcional en el reconocimiento, control y vigilancia del territorio en seguimiento de una idea de progreso nacional.
5. Identificar cómo se acercó, por medio de la fotografía panorámica de los municipios de Santander, una representación del territorio departamental al lector catalogado por la revista como un sujeto moderno.

Fundamentos teóricos y conceptuales.

La sustentación teórica que se ha dispuesto para el desarrollo de la investigación se propuso en relación con el objeto de estudio y con el análisis que resulta de éste mismo. Por ende, los conceptos de fotografía, ciudad, modernidad y progreso obedecen a la forma de abordar la fuente documental pero también al contenido que hay en ella.

Uso social de la fotografía.

A finales del siglo XIX, y a lo largo de todo el siglo XX se han desarrollado variedad de enfoques teóricos que han posibilitado la conceptualización y el posterior análisis del material fotográfico. Entre ellos podemos encontrar la visión clásica o formalista, la iconografía, la semiótica y los estudios visuales contemporáneos como las perspectivas que han tenido un mayor desenvolvimiento.

No obstante, estos enfoques o perspectivas constan de fortalezas y flaquezas. Comenzando por la visión clásica o formalista, desarrollada en los trabajos de

Beamont Newhall⁶⁵, Helmut Gernsheim⁶⁶, Jean-Claude Lemagny⁶⁷ y Marie-Loup Sougez⁶⁸, la fotografía fue abordada como un arte de exigencia técnica y tecnológica. Esta forma de estudiar la fotografía consistió en realizar historias generales de la cámara y su labor de captar fotografías, se propuso historiar la imagen con el objetivo de realizar un recuento histórico de los fotógrafos y de sus cualidades e innovaciones.

En cuanto al enfoque iconográfico, éste se acentuó en la década de 1930 con la Escuela de Warburg por medio de los planteamientos de Aby Warburg⁶⁹, Ernst H. Gombrich⁷⁰ y posteriormente con Erwin Panofsky⁷¹. La iconografía propone, por un lado, la búsqueda de significaciones conscientes a partir de las formas, encuadres, marcos y colores elegidos por el fotógrafo para constituir una foto. Por el otro lado, se interesó por demostrar las significaciones desde los usos sociales de la fotografía, observando ésta como un dispositivo ideológico que se explica desde la cultura y no únicamente a partir de la fotografía misma. Para el enfoque iconográfico, el significado está determinado por su contexto, de modo que la sola fotografía carece de identidad, pues, la historia de la fotografía no es la historia de fotógrafos sobresalientes o de imágenes bellas, sino que es la narración de los usos sociales implantados en la imagen.

De igual manera, después de la segunda mitad del siglo XX, la semiótica extendió el campo de análisis y amplió la percepción de la fotografía como objeto de estudio con Roland Barthes, John Tagg⁷², Phillip Dubois⁷³ y Johan Fontcuberta⁷⁴ como los principales exponentes teóricos y metodológicos de este enfoque. Trazándose como

⁶⁵ BEAMOUNT, Newhall. *The History of Photography: From 1839 to the Present*. Michigan: Museum of modern art, 1982.

⁶⁶ GERNSEIM, Helmut. *The origins of photography*. London: Thames & Hudson, 1982.

⁶⁷ LEMAGNY, Jean-Claude. *A history of photography*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987.

⁶⁸ SOUGEZ, Marie-Loup. *Historia de la fotografía*. Madrid: edición Cátedra, 2006.

⁶⁹ WARBURG, Aby. *El renacimiento del paganismo: aportaciones a la historia cultural del Renacimiento europeo*. Madrid: Alianza editorial, 2005.

⁷⁰ Gombrich, Ernest. *La historia del arte*. México D. F.: editorial Diana, 1995.

⁷¹ PANOFSKY, Erwin. *El significado de las artes visuales*. Madrid: Alianza Editorial, 1987.

⁷² TAGG, John. *El peso de la representación: ensayos sobre fotografías e historias*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2005.

finalidad el percibir la función social que imperaba en toda imagen, la semiótica optó porque ya no solo las fotografías artísticas fueron dignas de estudio, se incluyó a la imagen publicitaria y periodística como fuente tratada con el mismo rigor. Las propuestas de la semiótica condujeron a ver la fotografía dentro de los sistemas culturales y sociales que la produjeron según su función de transmitir mensajes interpretables de acorde al sujeto social las observara. John Tagg sugiere que la fotografía no puede entenderse como una entidad estética o como una posición cultural singular sino como un campo de tecnologías, prácticas e imágenes. Un campo que es idéntico al de aquellas instituciones o discursos que deciden hacer uso de ellas. De tal manera, la historia de la fotografía es una historia colectiva y diversa de estas mismas instituciones y discursos⁷⁵.

Por último, los enfoques recientes sobre los tópicos de arte, comunicación y tecnología, procedentes de los exámenes y reflexiones en historia del arte, la iconografía y de los aportes de análisis semióticos, presentaron un tratamiento interdisciplinar bajo el nombre de *Estudios Visuales*. Esta nueva generación, en la cual se destacan las figuras de W. J. T. Mitchell⁷⁶, Keith Moxey⁷⁷ y José Luis Brea⁷⁸, hizo hincapié en comprender las formas en que las imágenes captan la atención y constituyen reacciones individuales o colectivas. De este modo, las propiedades físicas de las imágenes son tan importantes como su función social.

Ahora bien, al momento de conceptualizar la fotografía, refiero, en primera medida, a Joan Fontcuberta quien la ha definido como “una ficción que se presenta verdadera”⁷⁹, un artificio que engaña a la mente humana imitando lo real. Es así, que sin importar el aura de realidad que se haya dictaminado, “la fotografía miente siempre, miente por

⁷³ DUBOIS, Phillip. El acto fotográfico. De la representación a la recepción. Barcelona: Ediciones Paidós, 1986.

⁷⁴ FONTCUBERTA, Joan. El beso de judas. Fotografía y verdad. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1997.

⁷⁵ TAGG, John. Óp. Cit., p. 51-55. p.p. 51-55.

⁷⁶ MITCHELL, W. J. T. Iconología. Imagen, texto, ideología. Buenos Aires: Capital Intelectual, 2016.

⁷⁷ MOXEY, Keith. El tiempo de lo visual. La imagen en la historia. Barcelona: Sans Soleil, 2015.

⁷⁸ BREA, José Luis. Las tres eras de la imagen. Madrid: Ediciones AKAL. 2010.

⁷⁹ FONTCUBERTA, Joan. El beso de Judas. Fotografía y verdad. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1997. p. 15.

instinto, miente porque su naturaleza no le permite hacer otra cosa. Pero lo importante no es esa mentira inevitable. Lo importante es cómo la usa el fotógrafo, a qué intenciones sirve. Lo importante, en suma, es el control ejercido por el fotógrafo para imponer una dirección ética a su mentira”⁸⁰. De este modo, ya no nos preguntamos por si la foto expresa objetividad o no, pues, “el buen fotógrafo es el que miente bien la verdad”⁸¹, el debate entre lo verdadero y lo falso ha sido reemplazado por otro entre saber mentir y no saber mentir.

Por su parte, Roland Barthes define la fotografía como el medio visual que representa lo *real literal*, aquello que enseña una escena de la realidad sin ser transformada por otra cosa que por el lente. La fotografía no es un lugar para ir, la realidad no se halla en la imagen impresa en un papel, sin embargo, intenta ser “el *analogon* perfecto de la realidad”⁸². La fotografía refiere el mensaje por medio de la visión de una imagen estática cuya realidad captada es irrepetible en el espacio-tiempo: es “la *Tuché*, la Ocasión, el Encuentro, lo Real en su expresión infatigable”⁸³. Dentro de sus objetivos se halla el comunicar, transferir información, y esto es posible gracias a que la fotografía se entiende como un signo de mediación entre un receptor y un emisor, por lo tanto, en ella existe el vínculo entre significado y significante⁸⁴.

Barthes continúa su definición de la fotografía identificando tres prácticas o emociones que intervienen al momento de capturar una imagen: 1) hacer, la cual es labor del *Operator* que es el fotógrafo; 2) experimentar, que es la acción del *Spectator*, es decir, aquellos que compulsan los periódicos, álbumes o archivos; 3) mirar u observar aquello que es fotografiado, también denominado como *Spectrum*⁸⁵.

⁸⁰ Ibid., p. 15

⁸¹ Ibid., p. 15

⁸² BARTHES, Roland. Lo obvio y lo obtuso. Imágenes, gestos y voces. Barcelona: Ediciones Paidós, 1986. p. 13.

⁸³ BARTHES, Roland. La cámara lúcida. Nota sobre la fotografía. Barcelona: Ediciones Paidós, 1989. p. 28.

⁸⁴ BARTHES, Roland. La Aventura semiológica. Barcelona: Ediciones Paidós, 1993. p. 239.

⁸⁵ BARTHES, Roland. La cámara lúcida. Nota sobre la fotografía. Barcelona: Ediciones Paidós, 1989. p. 35.

Cualquiera que sea la génesis y el destino del mensaje, una fotografía no es solo un producto, es igualmente un objeto con autonomía estructural⁸⁶. De ese modo, para extraer su mensaje se requiere de un método propio que explique las partes que lo componen.

En ese sentido, en *Lo obvio y lo obtuso: imágenes, gestos y voces*, Roland Barthes divide en tres los mensajes que configuran, o pueden llegar a configurar, una imagen: El primero es el mensaje lingüístico, concebido como el conjunto de sílabas que conforman las expresiones verbales que acompañan a una fotografía o a un aviso publicitario. Este mensaje es entregado de forma inmediata por la imagen y es posible acceder a él con el solo ejercicio de lectura lingüística. El soporte de este mensaje son las palabras inscritas dentro o alrededor de la imagen.

El segundo mensaje Barthes lo ha denominado mensaje denotado. Este mensaje es conformado por la expresión análoga de la imagen. Su lectura consiste en identificar los elementos visuales extraídos de la composición de la fotografía, es lo que literalmente muestra la imagen. El observador, en su análisis o lectura de imagen, extrae y enumera los componentes de la fotografía: encuadre, objetos, punto, línea, color, personajes.

El tercer mensaje se conoce como mensaje connotado. Consiste en ser un “ícono no codificado” que contiene los elementos simbólicos encontrados en el pensamiento de la sociedad. Como es posible observar en lo que propone Barthes, en la fotografía, aparte del análogo puro de la realidad o mensaje denotado, se advierte un segundo mensaje, connotado, o mensaje suplementario, conformado por un significado que hace referencia a una esfera específica de la sociedad encargada de recibir el mensaje. Barthes indica que para llegar al mensaje connotado no se puede eludir el “sistema de símbolos universales, la retórica de una época y la reserva de estereotipos (valores, gestos, expresiones)”⁸⁷.

⁸⁶ BARTHES, Roland. *Lo obvio y lo obtuso. Imágenes, gestos y voces*. Barcelona: Ediciones Paidós, 1986. p. 12.

⁸⁷ BARTHES, Roland. *Lo obvio y lo obtuso. Imágenes, gestos y voces*. Barcelona: Ediciones Paidós, 1986. p. 14.

Ahora bien, la razón para plantear los sustentos teóricos de Roland Barthes para esta investigación se debe al uso que le han dado algunos historiadores en los últimos años para analizar imágenes y fotografías. Si bien, en su mayoría los primeros trabajos que se interesaron por el material fotográfico han pretendido ejecutar su análisis por métodos distintos como la historia de las ideas o la historia cultural es debido a la influencia que los estudios iconográficos de Panofsky han aportado. Sin embargo, Barthes se ha venido afianzando como una herramienta que permite profundizar el estudio iconológico, porque su método de análisis logra abarcar la forma de estudio iconográfico sumando aristas como las experiencias y percepciones de los individuos frente a su entorno ambiental, también en desarrollar lo simbólico y expresivo frente a la construcción social de la naturaleza, e igualmente porque centra su mirada en los actores políticos al observar los roles y su historicidad.

La Ciudad y lo Urbano.

Por su parte, Germán Mejía Pavony ha estructurado el concepto de ciudad bajo tres realidades que moldean conductas y conglomera individuos. El primero es el de *urbs* para referirse a las condiciones físicas de la ciudad. El segundo es el de *polis*, utilizado para señalar el sistema de relaciones sociales que le brinda una identidad a la ciudad. Y el tercero es el de *civitas*, que refiere al grupo humano que conforma una determinada comunidad⁸⁸. Así mismo, Mejía Pavony considera que para acercarnos a la historicidad de cualquier ciudad es preciso fijarse en las relaciones sociales que sostienen sus habitantes. Es, pues, preciso observar a los individuos que la habitan para dar comienzo a los indicios de cómo se construyó la ciudad, porque es a partir de allí que la ciudad se presenta como “el hecho básico de ser ciudad y la manifestación de ella como una forma específica”⁸⁹, donde la actividad político-cultural no es suficiente como

⁸⁸ MEJÍA PAVONY, Germán. Apostillas a unos estudios sobre la ciudad. En: Repensando la historia urbana. Reflexiones históricas en torno a la ciudad colombiana. Pereira: Universidad Tecnológica de Pereira, 2020. p. 15-16.

⁸⁹ Ibid., p. 16.

indicador para determinar los procesos históricos que atraviesa una sociedad en el transcurrir del tiempo.

Ahora bien, hacer referencia a lo urbano es señalar un *lugar construido* por la sociedad en su afán de procurar la permanencia y el crecimiento de los individuos por medio del ordenamiento colectivo. Es así, que este espacio es una articulación de dominio, un ejercicio de poder sobre una extensión de territorio en la que se sostiene una hegemonía que permite la estancia y el orden de la población. De este modo, sobre el lugar construido, impera una disciplina (actividad de policía) que, como dice Mejía Pavony, se trata de normas que son aceptadas por el conjunto de individuos y que aseguran “comportamientos, derechos y deberes dentro del conjunto – la colectividad, y en una distancia – el territorio”⁹⁰.

En esta dirección, al plantearse el estudio del paisaje urbano no es únicamente observando las dimensiones físicas de la ciudad, sino que es la experiencia de quienes habitan en ella el punto de partida para abordar el proceso histórico del desarrollo urbano. Y esto es necesario porque “el espacio de la sociedad es desigual”⁹¹, el orden sólo está extendido en cuanto a dominio, pero no como poblamiento. Por ende, los distintos escenarios urbanos contienen particularidades en cuanto a “adaptaciones, intereses, control de recursos, circulaciones”⁹².

Moderno.

El concepto de lo *moderno*, dice Jacques Le Goff, está vinculado con el pensamiento de la sociedad occidental. La dicotomía entre lo antiguo y lo moderno está presente desde la Edad Media, allí surgió como un término para diferenciar entre lo perteneciente al

⁹⁰ MEJÍA PAVONY, German. El espacio y el tiempo. Un ensayo para estudiar la ciudad en clave de historia urbana. En: Después de la heroica fase de exploración. La historiografía urbana en América Latina. Guanajuato: Universidad de Guanajuato; Bogotá: Universidad Pontificia Bolivariana, 2021. pp. 99 – 127.

⁹¹ Ibid., pp. 99 – 127.

⁹² Ibid., p. 101.

pasado y a lo reciente. Esta distinción entre ambos términos se realizó con el fin de percibir “la actitud de los individuos, de las sociedades, de las épocas respecto del pasado, de su pasado”⁹³. Posteriormente, en el siglo XIX pasó a ser utilizado el concepto de *modernidad*, una palabra producto de la conciencia que sostenía que la época moderna implicaba romper con el pasado.

El sociólogo Gino Germani planteó a mitad del siglo XX que en Latinoamérica la modernidad se evidencia en las sociedades por el estado de su industria. La *secularización* del conocimiento científico, la tecnología y la economía son las condiciones para llamar a una sociedad como moderna, pues, es de este modo que se llega al “empleo cada vez mayor de fuentes energéticas de alto potencial y a la maximización de la eficiencia en la producción de bienes y servicio”⁹⁴. Por *secularización*, Germani lo establece como un proceso histórico compuesto por tres tipos de cambio: “a) cambio de la estructura normativa, predominante que rige la acción social y las actitudes internacionalizadas correspondientes, predominio o extensión crecientes de la acción colectiva; b) especialización creciente de las instituciones y surgimiento de sistemas valorativos específicos y relativamente autónomos para cada esfera institucional; c) institucionalización creciente del cambio (por sobre la institución de los tradicionales)”⁹⁵.

Jorge Orlando Melo plantea que los Estados modernos atravesaron tres revoluciones desde el siglo XVI hasta el siglo XX: 1) La revolución económica que logró establecer un proceso de producción industrial continuo; 2) La revolución política que contribuyó a establecer la política de soberanía nacional; y 3) La revolución cultural que marcó una distinción entre los grupos letrados e iletrados. Melo sostiene que para el caso de

⁹³ LE GOFF, Jacques. Pensar la historia. Modernidad, presente, progreso. Barcelona: Editorial Paidós, 2005. p. 148.

⁹⁴ GINO, Germani. Sociología de la modernización. Estudios teóricos, metodológicos y aplicados a América Latina. Buenos Aires: Editorial Paidós, 1969. p. 15.

⁹⁵ Ibid., p. 15-16.

Colombia estas tres revoluciones comienzan a darse a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX⁹⁶.

Melo argumenta, refiriéndose a Colombia, que la transición hacia un estado moderno tuvo fuerza hasta la década de 1920 con el establecimiento de las élites regionales en el plano nacional por medio de la formación de una burguesía que controlaba la producción de café, regulaba el comercio exterior del país y, como anteriormente se ha visto igualmente en historiadores urbanos como Germán Mejía Pavony y José Luis Romero, en el cambio de estética de las ciudades a través de su arquitectura. Aun así, fueron las décadas de 1930 y 1940 cuando el proyecto modernizador tuvo su mayor punto de alcance generado por el ascenso del liberalismo al poder que buscaba retomar el proyecto regenerador del siglo anterior. Lo que Melo nombra como “revolución política” fue alcanzado hasta estos años cuando en el país se advierten escenarios como el ascenso del café en la economía internacional, el sufragio universal, la movilización de masas, la consolidación de la soberanía nacional frente a la Iglesia.

Progreso.

El sociólogo norteamericano Robert Nisbet plantea que la idea de progreso en la cultura occidental significa el avance de la humanidad, una transición hacia el futuro inmediato y a largo plazo. De este modo, la acción de avanzar no se limita a una esfera de la vida humana, se encuentra en lo espiritual, así como en lo material. De forma “lenta, gradual e ininterrumpidamente desde unos orígenes marcados por la incultura, la ignorancia y la

⁹⁶ MELO, Jorge Orlando. Proceso de modernización en Colombia, 1850-1930. En: conferencia El proceso de modernización de México (1867-1940). México D. F.: Universidad de las Naciones Unidas & el Colegio de México, 1985.

inseguridad a unos niveles de civilización cada vez más altos”⁹⁷ el progreso no deja de producirse, a pesar de sus contratiempos presentes y futuros.

En el siglo XIX, pero principalmente en el siglo XX la noción de progreso se instala en el pensamiento de una sociedad que pretende el avance en la calidad de vida. Gregorio Weinberg observa que, en los Estados Unidos, David Marcel en su libro *Progress and pragmatism* publicado en 1974 declara que el progreso era el contexto que motivaba a las religiones a ejercer su labor, con todo ciudadano creyente comprometido con optimizar las condiciones de vida laboral y social. Es así que, de forma paulatina, “la palabra se va incorporando al léxico cotidiano”⁹⁸ hasta lograr que los sectores más conservadores de la sociedad consideraran, al igual que los progresistas, que no es posible eludir el progreso. De esta forma, las condiciones básicas para el sostenimiento humano y el suplir las necesidades fundamentales de la vida diaria se convirtieron en la primera arista de la bandera que representaba el progreso en el siglo pasado.

En esa dirección, el historiador argentino Gregorio Weinberg observa que, en el siglo XX, sectores burgueses y acomodados discutían que el progreso traía consigo una “modificación profunda en la distribución espacial de la producción y del empleo - nuevas actividades se asentarán en zonas que los recientes medios de transporte tornan ahora accesibles”⁹⁹. Por esa razón, por fuera de la generalización, Latinoamérica experimentó en el siglo XX sociedades que concibieron el progreso bajo una noción particular que consistía en el desarrollo industrial y el comercio internacional. De ese modo, para poder sustentarse como lo que es, el progreso se direcciona en las sociedades latinoamericanas del siglo XX hacia la conquista del hombre sobre la naturaleza, el descubrimiento y establecimiento de las leyes en sociedad, y el avance de los principios de la razón, de la justicia y del derecho en su aplicación al gobierno¹⁰⁰.

⁹⁷ NISBET, Robert. Historia de la idea de progreso. Barcelona: Editorial Gedisa, 1981. p. 27.

⁹⁸ WEINBERG, Gregorio. La ciencia y la idea de progreso en América Latina, 1860 – 1930. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1998. p. 50.

⁹⁹ Ibid., p. 52.

¹⁰⁰ Ibid., p. 50-51.

Se ha elaborado por medio de los conceptos anteriores la manera de abordar el problema de investigación que consiste en explicar el uso de la fotografía en su intento por construir representaciones de modernidad y progreso. Con ello, el conjunto de acontecimientos que caracterizaron la vida de las personas en las primeras décadas del siglo XX en Bucaramanga, se manifiesta en las imágenes impresas como huellas del pasado, y la imagen urbana y la imagen de infraestructura vial regional refleja cambios y permanencias que configuraron las representaciones de la memoria social.

Metodología

Esta metodología se ha desarrollado siguiendo lo aplicado en algunos trabajos de grado mencionados en el estado del arte, en particular, los trabajos de Catalina Fara y Juan David Sandoval Carvajal que ha utilizado a Roland Barthes como parte de las herramientas de análisis.

Así mismo, se ha considerado la investigación relacionada a la imagen publicitaria y de prensa debido a la similitud que existe entre la fotografía de publicidad y la fotografía de Tierra Nativa. Para ello, se acudió a la investigación de Yenny Carolina Carreño Núñez y Frank Alexander Giraldo López¹⁰¹, que igualmente, y en mayor profundidad y extensión, han desarrollado la metodología de análisis de Barthes en su investigación.

Teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente, junto con los aspectos teóricos ya propuestos, esta investigación plantea una metodología de análisis de mensaje fotográfico desde las propuestas de Roland Barthes en articulación con los pasos elementales de la investigación histórica como lo son la heurística, la crítica y la interpretación.

Primeramente, se realizará una recolección de fotografías, agrupadas y ordenadas en cuatro líneas de uso por parte de la revista: 1) fotografías que vinculen lo moderno con

¹⁰¹ CARREÑO NÚÑEZ, Yenny Carolina & GIRALDO LÓPEZ, Frank Alexander. *Mujer e imagen en la publicidad de periódicos y revistas de Santander 1940-1970, y su repositorio digital*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2015.

lo urbano, que consiste en las imágenes fotográficas de la arquitectura, parques y calles de la ciudad; 2) fotografías de los proyectos de infraestructura vial regional; 3) fotografías panorámicas de los centros urbanos de municipios de Santander; 4) fotografías aéreas captadas desde los aviones de la COSADA y de la SCADTA.

En segundo lugar, el paso a seguir es la búsqueda de aquello que pretendían comunicar las fotografías. De esta forma, con cada uno de los cuatro grupos de fotografías se buscará la obtención de los tres mensajes señalados por Barthes: 1) El mensaje lingüístico, sustentado en las palabras que contengan los títulos y descripciones de las fotografías, su función es la de indicar todos los sentidos que posea la imagen mediante el uso de palabras; 2) El mensaje denotado es lo que nos muestra la imagen, cada uno de los elementos que componen a la fotografía (colores, objetos, temas, y encuadres): y 3) El mensaje connotado se trata de los signos generados por el código cultural, es decir, valores, principios, opiniones, creencias, pautas de comportamiento social. En este mensaje la interpretación puede variar según el observador, pues, lo que comunica la fotografía se encuentra en la labor cognitiva que pueda realizarse de su contexto histórico y social.

Así, a través del anterior planteo metodológico se espera evidenciar que la fotografía fue una herramienta utilizada para comunicar la expresión de modernidad que se implantaba en la estética urbana de la ciudad, e igualmente comprobar que aquello se denominaba como *progreso* se encontraba relacionado con la mejora y construcción de la infraestructura carretera y con el proyecto de la aviación en el país.

Hipótesis.

Esta investigación busca comprobar la hipótesis que presume que por medio de la fotografía la revista gráfica Tierra Nativa comunicó un mensaje de acorde a lo que en las esferas políticas y económicas del país se vivía en la década de 1920. Este mensaje tenía su enfoque en:

- Demostrar que Tierra Nativa fue una herramienta de la élite de comerciantes y empresarios a nivel regional a fin de divulgar una autorrepresentación de clase social y

extender su posición de control y dominio sobre el *espacio social construido* llegar a ser materializado en la fisonomía de la ciudad.

- Demostrar que detrás de la publicación de fotografías en Tierra Nativa existieron intereses de clase que buscaron expresar una idea de urbe que precisaba de la riqueza del burgués a fin de consolidar la modernidad y el progreso.
- Igualmente, demostrar que el empleo de fotografías sobre los aspectos urbanos de Bucaramanga, la infraestructura de vías regionales y la fotografía aérea conllevó la intención de que los lectores observaran que el progreso y la modernidad ya se encontraban establecidos en Santander, y en Colombia en general, como resultado de la intervención burguesa desde inicios del siglo XX.

Fuentes.

Los archivos, documentos, o restos del pasado que sustentan esta investigación es la fotografía urbana, fotografía de proyectos de infraestructura vial, fotografía aérea y panorámica que aparece los doscientos cincuenta números de la revista gráfica Tierra Nativa que circularon en la ciudad de Bucaramanga, municipios de Santander y algunas ciudades del país entre los años de 1926 y 1931. Si bien es cierto que es la fotografía de la revista nuestro garante para la obtención de información, de la misma forma sus artículos y noticias son de nuestra ayuda para una mayor comprensión y alcance de los objetivos. El catálogo documental de Tierra Nativa se halla en el Archivo Histórico Regional de la Escuela de Historia de la Universidad Industrial de Santander.

De forma opcional, se manejaron los fondos de las Notaría Primera y Segunda de Bucaramanga, más los fondos Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Instrucción Pública de la sección República perteneciente al Archivo General de la Nación que proporcionan información sobre el proceso histórico de los proyectos urbanos y de infraestructura que tuvieron la defensa y el sostén del Gobierno Nacional. Esto con el fin de indagar por la procedencia de las edificaciones urbanas y de infraestructura que aparecen en las fotografías. Sin embargo, en el desarrollo de la investigación no precisó de llegar a necesitar de esta información.

Así mismo, se hace necesario acudir a la fuente secundaria si se pretende contextualizar el desarrollo de los acontecimientos ambientados y enmarcados en Colombia, pero principalmente Bucaramanga. Esto con el fin de proporcionar una base para la construcción de una estructura teórica a fin de abordar nuestro objeto de estudio.

Estructura de la investigación.

Ahora bien, esta investigación se ha estructurado en cuatro capítulos determinados según el uso fotográfico por parte de Tierra Nativa. El primer capítulo busca analizar el mensaje de la fotografía urbana de Bucaramanga, se determina la participación de la clase empresarial en la construcción de una representación visual de la estética de la ciudad. Para ello, a partir del material fotográfico se han identificado las casaquintas y los parques como las edificaciones urbanas que fueron un intento que pretendió, sobresaliendo en la colonialidad del poder, establecer modelos de pensamiento que bajo la dicotomía moderno/colonial mantuvieron a la población jerarquizada socialmente. De ese modo, en este capítulo se busca argumentar que las élites empresariales de Bucaramanga utilizaron la fotografía de la ciudad a fin de sostener y perpetuar una posición de distinción asociada a un *ethos* burgués.

El segundo capítulo consta del análisis de la fotografía de infraestructura vial publicada en Tierra Nativa. En este caso, del material fotográfico fue posible establecer que proyectos viales como el Ferrocarril Central del Norte y las carreteras provinciales de Santander se constituyeron en focos de interés por parte de los comerciantes de Bucaramanga en razón del crecimiento económico que la red comercial proveía. En un principio el capítulo relaciona cómo el problema de la precariedad de carreteras y rutas era visto en Tierra Nativa como una cuestión económica, que precisaba de inversión estatal y privada. Después, en este capítulo se observa el interés del empresario por establecer rutas adyacentes a Bucaramanga que concretaran un flujo de transporte a fin de acrecentar las importaciones y exportaciones de café, tabaco y ganadería en el territorio nacional e internacional. Y, así, al analizar el mensaje fotográfico se alcanza a

determinar que la construcción de carreteras y vías férreas se relacionó con la noción de *progreso* en cuanto que el acrecentamiento de la riqueza del empresario y del hacendado estaba en juego, pues, la articulación del departamento consistía en optimizar las rutas mercantiles beneficiosas para el comerciante santandereano.

El tercer capítulo, por su parte, se centra en el análisis de la fotografía panorámicas de los municipios de Santander. En este capítulo, en un primer momento se argumenta la relación entre el panorama y los modelos de urbanización moderna, lo cual hace destacar al género pictórico de vedutismo como la génesis en la representación de orientación burguesa de la imagen panorámica de la urbe. En este punto sobresalen los apuntes históricos que pretenden relacionar la creación del panorama con el crecimiento urbano devenido de los modernos modelos económicos industriales. Y, posteriormente se hace un análisis a fin de estipular el mensaje fotográfico de este conjunto de fotografías, en donde es determinado que la élite empresarial de Santander, a fin de mantener la hegemonía comercial en el departamento, pretendió impulsar la representación visual del crecimiento de los centros municipales con el propósito de hacer visible los resultados de intervenir en la agroindustria. En este capítulo se demuestra la relación que desde Tierra Nativa se concebía entre la idea del *progreso* y el desarrollo urbano y económico de los municipios.

El cuarto capítulo se concentra en el análisis de la fotografía aérea. En una primera instancia se harán unos apuntes históricos acerca de la historia de la aviación en Colombia, donde se destaca el lento y arduo proceso de la década de 1910 que pasaron empresarios colombianos a fin de alcanzar a ser el primer país del continente en conquistar los aires con aviones. En este punto resalta la fundación de la SCADTA y la COSADA como empresas destinadas a la modernización en cuanto se refiere a la articulación del territorio nacional y del transporte de pasajeros. Sin embargo, al hacer el análisis del material fotográfica es posible comprobar que el impulso de la aviación, y de las fotografías con vista aérea, implicó acciones destinadas ante el control y la vigilancia del territorio con fines asociados hacia, en primer lugar, el uso del río Magdalena como herramienta para el crecimiento económico en materia de ser un instrumentos para el flujo de importaciones y exportaciones, y, en segundo lugar,

apuntar hacia el ordenamiento territorial y el crecimiento de las ciudades grandes e intermedias por medio de su observación, lo que hace que la fotografía aérea se convierta un síntoma de modernidad en razón de las transformaciones urbanas y económicas que permite su uso.

Finalmente, esta investigación culmina con conclusiones en donde se considera la participación de la élite de comerciantes y empresarios de Bucaramanga en los medios de comunicación con el propósito de mantener una posición privilegiada en la jerarquía social de la ciudadanía. Aquí, se hace notar la importancia de la fotografía como herramienta presente en las ciudades modernas en la consolidación de los privilegios y riqueza de una clase burguesa, abarcando las aristas presentadas en los cuatro capítulos: la representación visual de espacios de vivienda y espacios públicos, la afirmación de una red de infraestructura vial que comunique centros y lugares de óptimo flujo comercial, y el control sobre el espacio urbano a fin de incidir en la dinámicas económicas de la ciudad y del departamento.

1. Fotografía urbana: representación de una urbe moderna en los años de 1920s.

Imagen 1



Club del Comercio, Bucaramanga.

“Club del Comercio, Bucaramanga”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 5, febrero, 1927. Núm. 7. p. 4.

El 11 de marzo del año 2022 sobre la ciudad de Bucaramanga cayeron fuertes lluvias, acompañadas de vientos recios y estrepitosos truenos, prolongándose por numerosas horas, ocasionando inundaciones en calles, viviendas y edificios que propiciaron un entorno climático que terminó por dificultar la movilidad en el área metropolitana. El sin cesar de la tormenta derrumbó en la madrugada del día siguiente, el 12 de marzo, el costado norte del Coliseo Teatro Peralta, colapsando el techo de tejas de barro junto a las columnatas de madera y los balaustres del segundo piso. Fue insuficiente el decreto 292 de 1975 que le adjudicó la categoría de obra arquitectónica de Patrimonio Nacional para que el teatro se mantuviera en pie, pues, desde hacía 20 años que el inmueble se hallaba en desatención sin recibir mantenimiento.

El Teatro Coliseo Peralta es una edificación que a la fecha consta de 131 años, fundado en 1893 por Anselmo Peralta, ciudadano distinguido por sus vínculos con la compra-venta de predios en la ciudad. La singularidad de este edificio radica en su estructura

arquitectónica, como lo indica Francisco Angulo Guerra¹⁰²: Es una casa de tradición colonial originalmente de una sola planta, con puertas altas de madera, y ventanas de pronunciada verticalidad, también hechas de madera, que se cubren con rejas de hierro, lo cual revela su origen Andaluz; igualmente, destacan en este teatro la influencia mudéjar impuesta por los españoles en América que consiste en estructurar el espacio cerrado de tal modo que la organización de la casa gire en torno a un espacio principal y abierto, o patio central, en cual se plantan columnatas de madera que sostienen un suelo de segundo piso que funciona a modo de balcón y que se rige por balaustres de madera.

A pesar de su originalidad colonial, esta edificación cobra vigencia como escenario socio cultural en Bucaramanga a finales del siglo XIX, al momento de ser fundado el Teatro Coliseo Peralta como lugar para la recreación de la gimnasia y acrobacia, obras teatrales y presentaciones musicales, convirtiéndose en un lugar de referencia en la ciudad para el ocio y divertimento de la población¹⁰³. Su funcionalidad como teatro es una materialización del proceso de transformación arquitectónica de mudar el aspecto colonial hacia una apariencia moderna, brindando a la imagen urbana de Bucaramanga una estética contemporánea donde el lujo y lo suntuoso condicionan su construcción hasta convertirla en el estilo denominado como *arquitectura republicana*.

Teniendo consciencia de la falta de impulso por preservar estructuras de tradición histórica como el Teatro Peralta, y a fin de extender el estudio histórico sobre la arquitectura de Bucaramanga en el periodo republicano, este primer capítulo presenta la propuesta de analizar la fotografía urbana de la revista gráfica Tierra Nativa, utilizada como herramienta visual para representar la noción de modernidad en la estética urbana de Bucaramanga. El material fotográfico de este capítulo ha sido clasificado siguiendo las categorías utilizadas por Silvia Arango en el libro *Historia de la*

¹⁰² ANGULO GUERRA, Francisco. Tipologías arquitectónicas coloniales y republicanas: afinidades y oposiciones. Cartagena de Indias, Turbaco, Arjona. Bogotá: Universidad Tadeo Lozano, 2008. pp. 24-25.

¹⁰³ RICO AGUDELO, Angie. Del teatro al cine. Un acercamiento a la vida cultural de Bucaramanga. Revista Cambios y permanencias, No. 1. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2010. p. 263.

*arquitectura en Colombia*¹⁰⁴, por lo que se han establecido dos categorías arquitectónicas: 1) viviendas, y, 2) parques. En este capítulo no se desarrolló el análisis de la arquitectura estatal o de la arquitectura de ocio, pues, estas edificaciones tuvieron una mínima divulgación y sólo aparecen retratadas en ediciones conmemorativas o especiales, haciendo de ellas imágenes de muy reducido conjunto, no obstante, aparecerán en el capítulo a fin de ampliar la contextualización y comprensión del análisis.

Las imágenes con vistas urbanas que han sido analizadas en este capítulo cumplieron el oficio de legitimar el discurso modernizador que promovió la transformación urbana de una arquitectura colonial, o antigua, hacia una arquitectura moderna y lujosa. Tierra Nativa consideró estas fotografías como la herramienta para deslumbrar al lector, hacer notar que las ciudades modernas, con sus espacios de comodidad, comercio y ocio, eran una prioridad para el bienestar del ciudadano. De esa forma, la fotografía, dentro de un marco modernizador, se convierte en una vía para orientar el rumbo de la estética urbana de la ciudad, reproduciendo visualmente el ideal de una urbe moderna.

En mérito de lo anterior, este capítulo se estructura de la siguiente manera: Una primera parte que consiste en exponer y contextualizar las razones de la transformación urbana de Bucaramanga de principios del siglo XX, que se vinculó a la tendencia que había empezado en las ciudades principales de Colombia a finales del siglo XIX, que consistió en implantar sobre la fisonomía de la urbe el lenguaje arquitectónico republicano. Seguidamente, una segunda parte que consiste en analizar el cuerpo de fotografías urbanas de Bucaramanga, examinando el mensaje fotográfico de las dos categorías, *viviendas* y *parques*. Y, en último lugar, unas conclusiones que sintetizen el resultado del análisis realizado, donde es señalado el uso de la fotografía de las tipologías republicanas en la arquitectura de la ciudad por parte de una clase social de empresarios con el propósito de sostener una hegemonía social y económica sobre el espacio social de la urbe.

¹⁰⁴ ARANGO, Silvia. Historia de la arquitectura en Colombia. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1990. pp. 140-162.

La ciudad en modernización.

En el año 1846 el pintor inglés Mark Edward Walhouse (1817-1895) presenta su acuarela *Plaza mayor de Bogotá*, uno de los más hermosos y específicos retratos urbanos del siglo XIX. Al observar la obra es posible reconocer edificaciones que actualmente siguen en pie, como la Catedral Basílica Metropolitana y Primada de Colombia, la Casa del Cabildo Eclesiástico y la Capilla del Sagrario de la Catedral de Bogotá. Lo que no es posible ver en la pintura de Walhouse es lo que ese mismo año de 1846, en esa misma plaza, Tomás Cipriano de Mosquera ordenaría construir, el Capitolio Nacional de Colombia. Esta obra arquitectónica, diseñado por el arquitecto danés Tomas Reed, es un edificio neoclásico cercano a la arquitectura del alemán Karl Friedrich Schinkel, fuertemente horizontal, sin cúpula y con una columnata jónica abierta hacia la plaza que comunica con un patio interior, y, de ese modo, constituiría la primera edificación magna de la arquitectura republicana en Colombia¹⁰⁵.

La arquitectura republicana en la historia de Colombia inicia en el siglo XIX, a partir de las consecuencias que dejó el proceso de independencia, como un instrumento formal, que permite diferenciar la lenta y gradual transición arquitectónica de un territorio colonial hacia una nación independiente y moderna. Colombia, sometida a este periodo de renovación urbana a finales del siglo XIX, experimenta un cambio estético reflejado en la reproducción de la arquitectura europea de los siglos XVIII y XIX, pero de una manera más austera, o más simple, por así decirlo.

En esa dirección, la arquitectura republicana como expresión estética es el resultado del desenvolvimiento de nuevos lineamientos urbanos y arquitectónicos que abandonaron la técnica constructiva de la arquitectura del periodo Colonial o Virreinal, para replicar nuevas tendencias estilísticas y conceptuales modernas, y que terminan por concordar en el tiempo con un pensamiento político de finales del siglo XIX y

¹⁰⁵ Ibid., p. 108-110.

principios del XX orientado hacia la construcción de Colombia como país y república independiente¹⁰⁶.

Imagen 2



Mark Edward Walhouse – Plaza Mayor de Bogotá. 1846

Fuente: <http://www.banrepcultural.org/coleccion-de-arte-banco-de-la-republica/sites/default/files/obra//AP0057.jpg>

La transformación de las ciudades colombianas, a la par que muchas ciudades latinoamericanas, a lo largo del siglo XIX e inicios del XX, fue un proceso que se sostuvo en paralelo a la influencia de la Revolución Industrial en el territorio nacional. El ámbito socioeconómico del desarrollo urbano y el rostro de la arquitectura cambió con el nacimiento y avance de la industria. Las exigencias de la vida moderna condujeron a los sectores públicos y privados a invertir en maquinaria industrial y empezar a importar

¹⁰⁶ LÓPEZ RICO, Natalia. El interior burgués latinoamericano a fines del siglo XIX y a principios del siglo XX. Los casos de Buenos Aires y Medellín. Santiago de Chile: Universidad de Chile, 2009. p. 10-15.

insumos como el cemento portland y el acero; las ladrilleras nacieron como una nueva alternativa de edificación diferente de las viejas tapias y endebles construcciones de bahareque y adobe, ofreciendo la oportunidad de transformar la imagen de la ciudad¹⁰⁷.

Los ecos de la Revolución Industrial no tardaron en incorporarse a las nuevas dinámicas urbanas alterando las proporciones del espacio. Así, en las ciudades grandes las avenidas y los bulevares reemplazaron a las calles angostas de trazo colonial, se concibieron espacios amplios que contrarrestaran el caos y proporcionarían al ciudadano la sensación de caminar en la ciudad del futuro. Igualmente, los parques de inspiración francesa reemplazaron las plazas cívicas o mercados abiertos, que a su vez se trasladaron a los mercados cubiertos. Por su parte, los edificios de gobierno, teatros, escuelas, hospitales, universidades y equipamientos urbanos, esta vez administrados por el Estado, adquirieron una escala monumental en la arquitectura urbana¹⁰⁸. Además de lo anterior, nace el deseo como nación de articular el territorio nacional a través del telégrafo, ferrocarriles, e infraestructura de servicios públicos.

Con el crecimiento comercial de las importaciones y exportaciones el país se abrió a nuevas tendencias estéticas originarias de Europa. Francia e Inglaterra se convirtieron en los mayores exportadores en materia artística de la recién nacida república. Por primera vez aparecieron en el país elementos decorativos en falsos almohadillados, caduceos, cielos rasos en latón troquelado y mosaicos, todos importados de Francia, Bélgica, Inglaterra, con la misma facilidad con la que se importaban locomotoras, armas, modas, literatura o decoración de inmueble¹⁰⁹.

En una escala artística, para los que habitaban las ciudades no existía diferenciación social entre el neoclasicismo, el gótico o el románico, los edificios importantes eran simplemente “de estilo” y eso ya les asignaba valor y presencia. Por ende, las edificaciones modernas constituían un repertorio formal de estilos que podían

¹⁰⁷ TÉLLEZ, Germán. La arquitectura y el urbanismo en la época republicana, 1830-40/1930-35. En: Nueva Historia de Colombia, tomo II. Bogotá, 1989. p. 254.

¹⁰⁸ Ibid., pp. 255-256.

¹⁰⁹ ARANGO, Silvia. Historia de la arquitectura en Colombia. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1990. pp. 135-136.

mixtificarse configurando un nuevo estilo ecléctico que poco a poco fue arrojando la imagen urbana de la ciudad¹¹⁰. De esta manera, el término de arquitectura republicana se encuentra relacionado con una arquitectura nacional de una estética propia, inspirada en distintas épocas de la arquitectura europea.

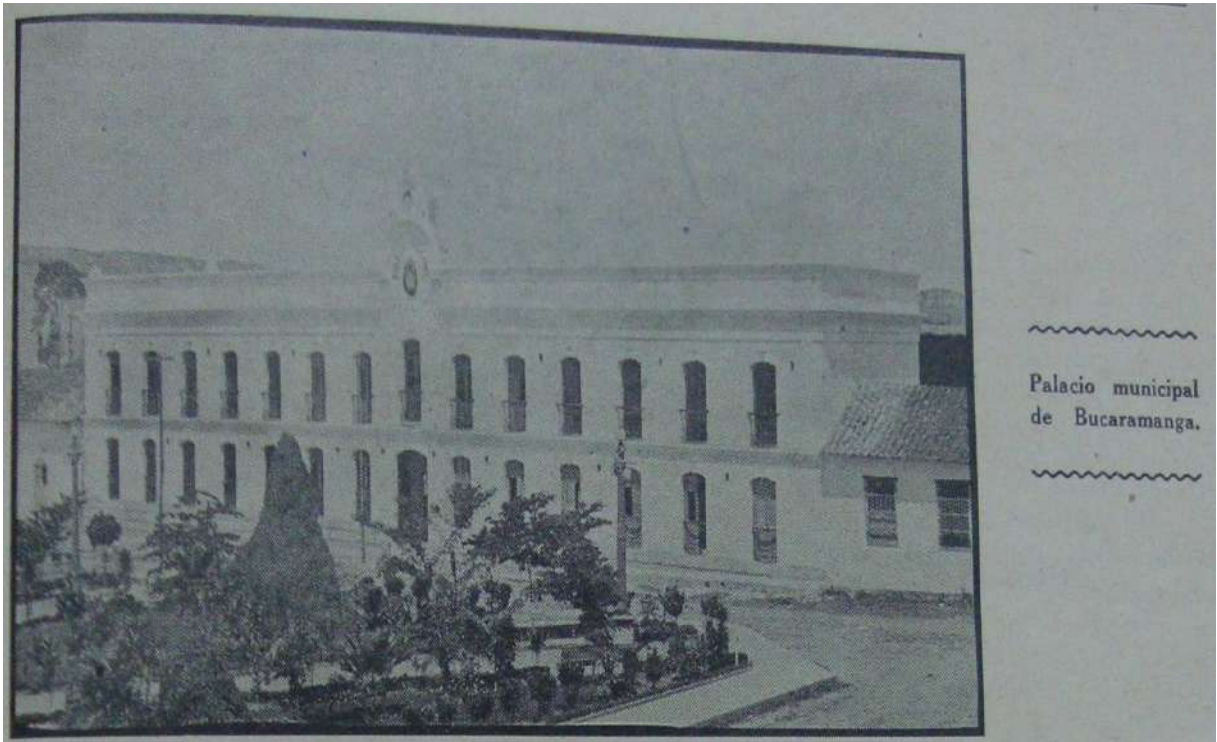
Según plantea Silvia Arango¹¹¹, es posible ordenar el periodo de la arquitectura republicana en tres fases: empieza con un marco de iniciación con edificaciones pioneras que corresponde a las generaciones clásicas de la Guerra de los mil días, entre 1880 y 1910; luego, una fase de instalación, que caracteriza plenamente a la generación republicana, abarcando los años entre 1911 y 1925; y, una tercera fase de culminación entre 1925 y la crisis de los años 30, que inaugura el camino a la arquitectura racionalista.

Con base en la periodización que refiere Arango, existen algunas particularidades sobre la edificación de la arquitectura republicana en Bucaramanga que merecen ser mencionadas. Si bien después de la primera mitad del siglo XIX en ciudades como Bogotá, Cartagena y Medellín la inversión pública y privada fue mayor, ello derivó que la construcción de edificios y barrios modernos fuera en mayor número que en una ciudad como Bucaramanga, que era una urbe intermedia con una fundación posterior y con un gobierno municipal de muy poca injerencia económica. Por tal razón, en la capital santandereana las expresiones arquitectónicas de la época republicana se producen, en comparación con otros centros urbanos, de forma tardía, pero entre los años que señala Silvia Arango como de mayor desarrollo, entre 1911 y 1930 (véase imágenes 1, 3, 4, 5, 6, 7).

¹¹⁰ Ibid., p. 136.

¹¹¹ Ibid., p. 128-129.

Imagen 3



“Palacio municipal de Bucaramanga”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 15, febrero, 1930. Núm. 152. p. 15.

Imagen 4



“Palacio de Justicia”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 7, mayo, 1927. Núm. 20. p. 3.

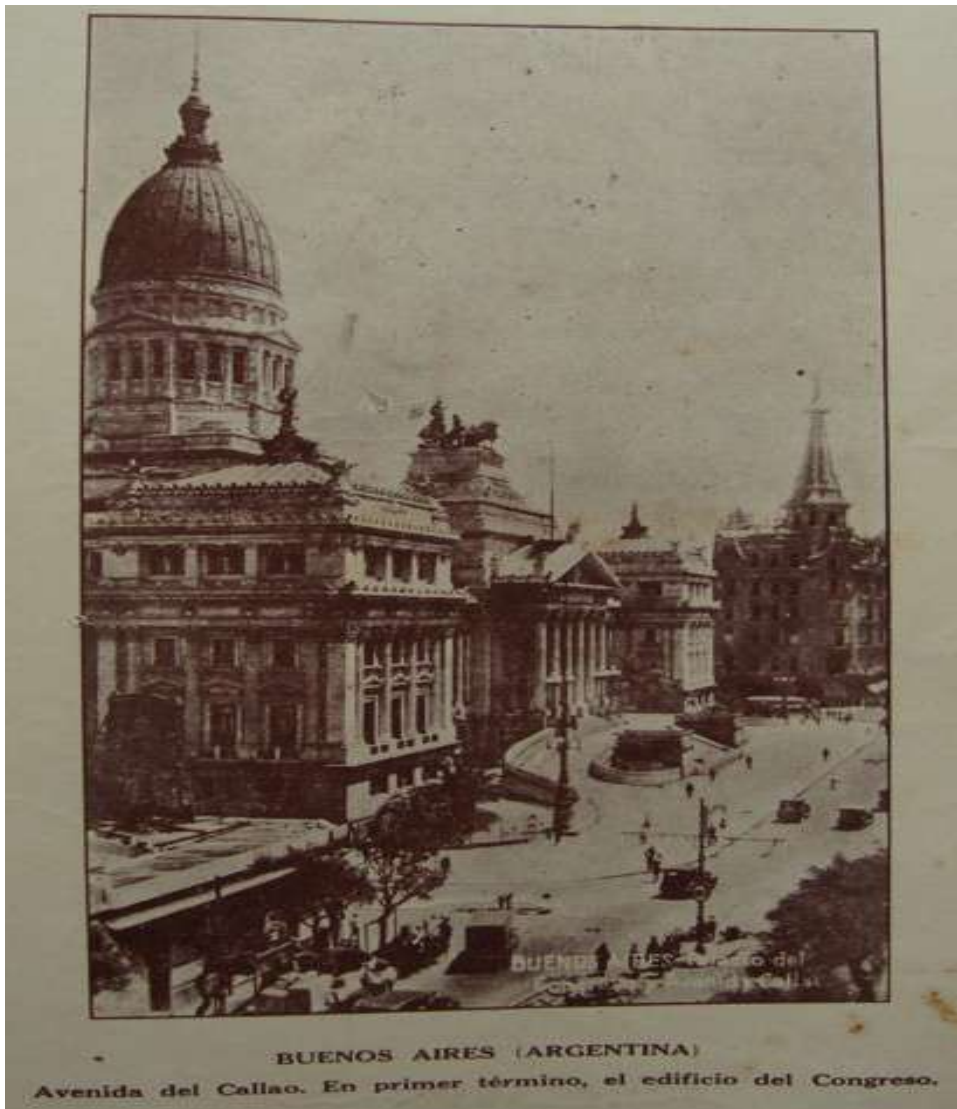
Imagen 5



“Bogotá (Colombia). – Palacio municipal.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 29, diciembre, 1928. Núm. 100. p. 57.

Imagen 6



“BUENOS AIRES (ARGENTINA) Avenida del Callao. En primer término, el edificio del congreso.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 28, febrero, 1931. Núm. 205. p. Portada.

Imagen 7



“AVENIDA DEL CALLAO. Una de las muchas y suntuosas del Buenos Aires moderno”.
Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 15, noviembre, 1930. Núm. 191. p. Portada”.

Imagen 8



“SANTIAGO DE CHILE. – Jardín del Congreso.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 7, marzo, 1931. Núm. 206. p. 9.

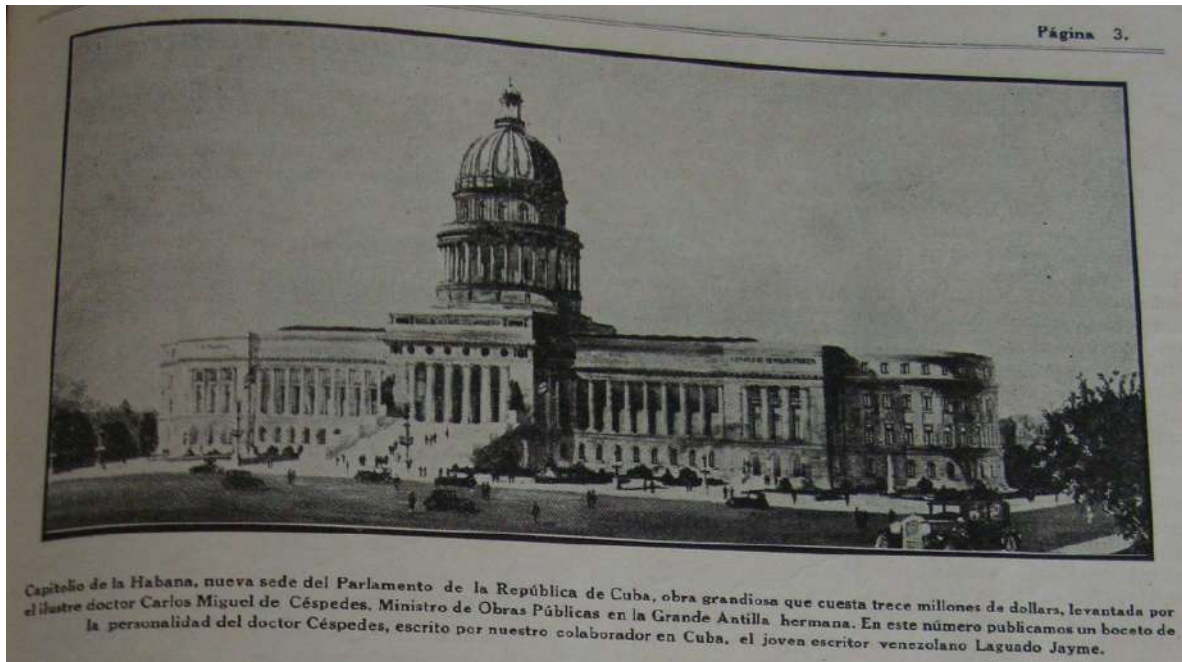
Imagen 9



“Palacio Nacional de Managua, durante una fiesta relativa al general Moncada.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 2, agosto, 1930. Núm. 176. p. 9.

Imagen 10



“Capitolio de la Habana, nueva sede del Parlamento de la República de Cuba, obra grandiosa que cuesta trece millones de dollars, levantada por el ilustre doctor Carlos Miguel de Céspedes, Ministro de Obras Públicas en la Grande Antilla hermana. En este número publicamos un boceto de la personalidad del doctor Céspedes, escrito por nuestro colaborador en Cuba, el joven escritor venezolano Laguado Jayme.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 6, abril, 1929. Núm. 110. p. 3.

Imagen 11



TEATRO MUNICIPAL.—Buga. Envío de "Agencia Miravia," representante de TIERRA NATIVA en Valle y Cauca.

"TEATRO MUNICIPAL. – Buga."

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 8, octubre, 1927. Núm. 42. p. 9.

Imagen 12



“CARACAS (VENEZUELA). – Teatro Nacional.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 1, noviembre, 1930. Núm. 189. p. 9.

Imagen 13



“TEATRO MUNICIPAL Y PALACIO DE FLORIANO. Dos obras monumentales de Río de Janeiro, capital del Brasil. Después de los teatros de Buenos Aires y San José de Costa Rica, éste es considerado como el tercero en Iberoamérica, por su lujo oriental. Las aceras de esta bellísima plaza son de rico basalto labrado en colores.

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 30, mayo, 1931. Núm. 217. p. Portada.

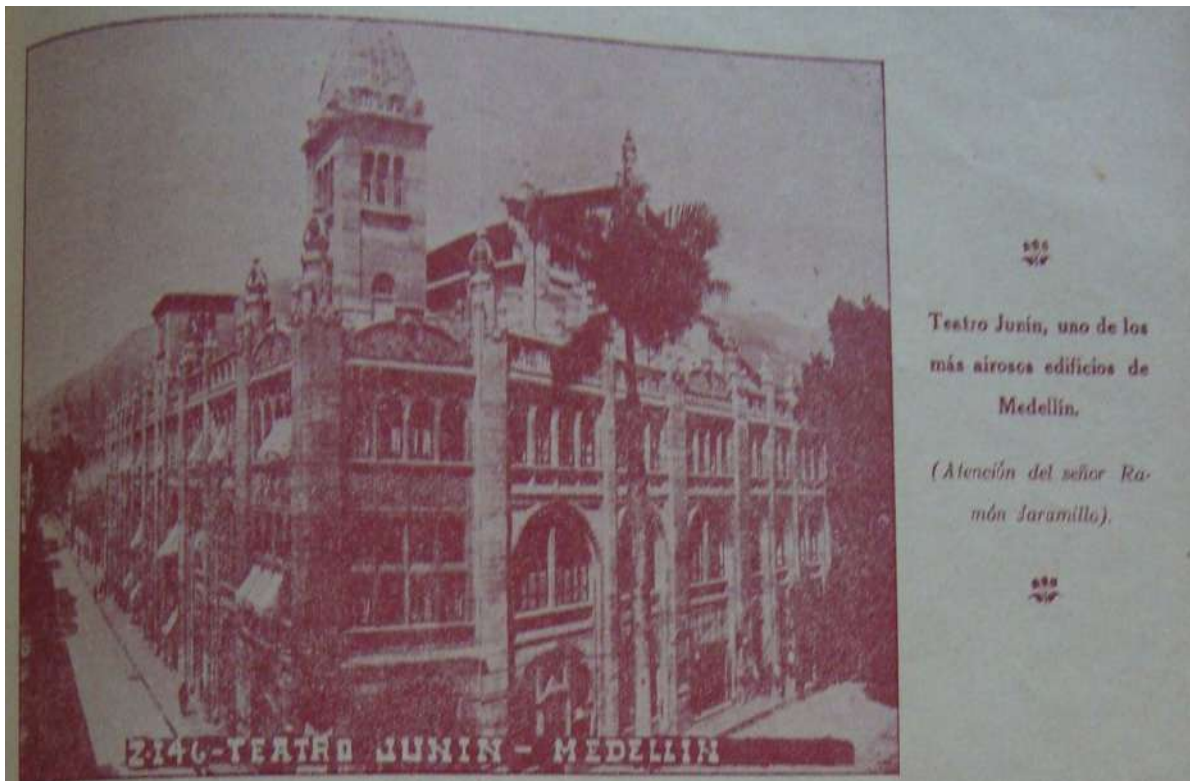
Imagen 14



“MONTEVIDEO, CAPITAL DEL URUGUAY. Rambla del Balneario de Carrasco.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 22, agosto, 1931. Núm. 229. p. 5.

Imagen 15



“Teatro Junín, uno de los más airosos edificios de Medellín.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 27, agosto, 1927. Núm. 36. p. 7.

Imagen 16



“Hotel Moderno, bella construcción en Barranquilla, que goza de muchas simpatías por la comodidad y exquisitez de sus servicios”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 26, enero, 1929. Núm. 101. p. 15.

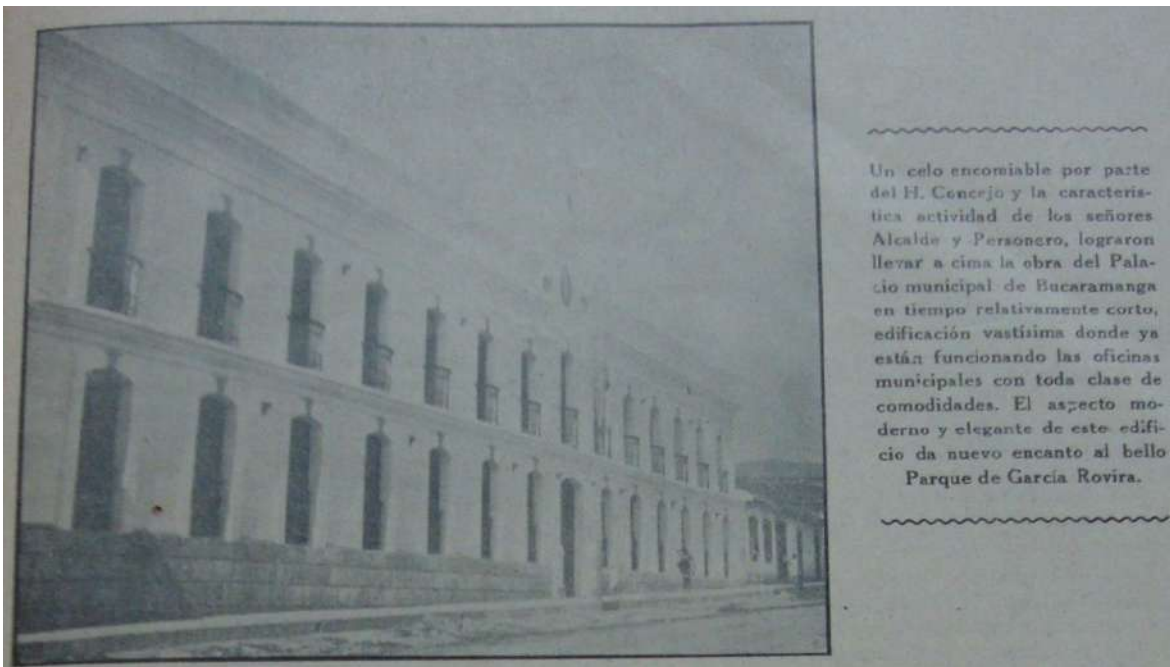
Imagen 17



“Una de las urgentes necesidades de Bucaramanga será satisfecha en el año de 1929. Ofrecemos el frontis del Teatro Santander, cuyo plano y dirección han estado a cargo del diestro arquitecto francés Georges Carpentier. Situado sobre el costado sur del Parque del Centenario, sus líneas armoniosas, de suprema elegancia, completan la sugestiva atracción de ese bello paseo bumangués.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 29, diciembre, 1928. Núm. 100. p. 41.

Imagen 18



“Un celo encomiable por parte del H. Concejo y la característica actividad de los señores Alcalde y Personero, lograron llevar a cima la obra del Palacio Municipal de Bucaramanga en tiempo relativamente corto, edificación vastísima donde ya están funcionando las oficinas municipales con toda clase de comodidades. El aspecto moderno y elegante de este edificio da nuevo encanto al bello Parque de García Rovira”
Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 16, noviembre, 1929. Núm. 141. p. 7.

Imagen 19



“Bucaramanga (Colombia). – Escuela Modelo, situada en el cruce de la calle 8° con la carrera 8°, inaugurada el 7 de agosto próximo pasado. Actualmente construye la Municipalidad varios edificios como este, dotados de todas las comodidades y exigencias de la moderna pedagogía”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 8, septiembre, 1928. Núm. 84. p. 3.

Imagen 20



“Carrera 10ª. Bucaramanga. Uno de los puntos de más tráfico de la Ciudad Promesa”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 19, febrero, 1927. Núm. 9. p. 9.

El ascenso del empresario y del comerciante: el factor modernizador de Bucaramanga.

Varios factores incidieron en la integración de lo republicano en las esferas urbana, social y cultural de Bucaramanga en las últimas décadas del siglo XIX. Pero principalmente fue el factor económico-comercial el principal impulsador de la construcción de la Bucaramanga republicana. Desde su nombramiento como capital de Santander en 1886, a partir del flujo cafetero hizo de la zona un espacio geoestratégico para el comercio de la región, la ciudad se convirtió en un centro de abasto para terratenientes, agricultores y artesanos de municipios aledaños que producían café, tabaco, ganado, panela, y textiles en mimbre y fique.

La historiografía sobre la economía de Santander y Bucaramanga, teniendo en cuenta autores como Ernesto Valderrama¹¹², Rueda y Álvarez¹¹³, Ocampo¹¹⁴, Meisel¹¹⁵, Kalmanovitz¹¹⁶, reconoce una postura que sitúa a Bucaramanga y al departamento de Santander en una crisis económica a finales del siglo XIX causada por las guerras civiles transcurridas entre 1839 y 1902. Los “levantamientos, amotinamientos y cuartelazos”¹¹⁷, además de frenar el proyecto ferrocarrilero de articulación económica en Bucaramanga y Cúcuta, afectaron principalmente la producción cafetera, en algunos casos la toma de haciendas provocó la huida o muerte de trabajadores, desolando los campos y agudizando la economía nacional que, finalmente, cuando estalló la Guerra de los Mil Días, entró en su etapa inflacionaria más crítica.

Ahora bien, paralelo a esta crisis, en Bucaramanga se acentuaron redes de parentesco que pretendían el aumento y acumulación de capital más la edificación de patrimonio comercial. Según María Fernanda Duque Castro “las redes familiares en el siglo XIX pueden considerarse organizaciones creadas por los comerciantes para maximizar su riqueza, o para aprovechar las oportunidades que les brindaba el ambiente institucional vigente”¹¹⁸.

¹¹² VALDERRAMA BENÍTEZ, Ernesto. Real de Minas en Bucaramanga. Imprenta del Departamento, 1947.

¹¹³ RUEDA GÓMEZ, Néstor & ÁLVAREZ FUENTES, Jaime. Historia Urbana de Bucaramanga. 1900 – 1930. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2001.

¹¹⁴ OCAMPO, José Antonio. Colombia y la economía mundial 1830 – 1910. Bogotá: Universidad de los Andes, 2013.

¹¹⁵ MEISEL ROCA, Adolfo. Antecedentes del Banco de la República 1904 – 1922. Cuadernos de Historia Empresarial y Económica, 2005.

¹¹⁶ KALMANOVITZ, Salomón. Breve historia económica de Colombia. Bogotá: Ministerio de Cultura – Biblioteca Nacional de Colombia, 2017.

¹¹⁷ ACEVEDO TARZONA, Álvaro & ESPINOSA SUÁREZ, Carlos Humberto. El lento despegue industrial de Bucaramanga, Colombia (1857 – 1929). En: Apuntes del Cenes, Vol. 39, Núm. 69. Tunja: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2020. p. 248.

¹¹⁸ DUQUE CASTRO, María Fernanda. Comerciantes y empresarios de Bucaramanga (1857-1885): una aproximación desde el neoinstitucionalismo. En: Revista Historia Crítica, Núm. 29. Bogotá: Universidad de los Andes, 2004. p. 160.

Para el caso puntual de Bucaramanga es posible hallar el tradicional comportamiento de redes familiares en el que sobresalen dos clanes: “por un lado, el que se generó entre los liberales David Puyana, Ulpiano Valenzuela y sus parientes; y por otro, el que formaron conservadores como Adolfo Harker, Juan Crisóstomo Parra, Obdulio Estévez y Reyes Gonzáles”¹¹⁹. Los primeros, los liberales, se encontraban vinculados al negocio de la producción de licores y de la importación de café. Los segundos, los conservadores, estuvieron inmersos en la actividad del comercio de artículos manufacturados en el extranjero.

Pero también existieron otros comerciantes y empresarios relevantes a finales del siglo XIX, como Luis Francisco Ogliastri que participaba de la importación de sal y licores, así como de la exportación de café y cueros; Geo von Lenguerke, empresario en el negocio del tabaco y de la fabricación de sombreros; Ernesto Cortizos, quien incursionó en el mercado internacional de la quina. Por ende, es justificable que Bucaramanga en esos años tuviera registradas más de 20 Compañías Comerciales, y entre ellas terminan por resaltar: Lenguerke y Lorent (1855); Cortizos & Cía (1887); Puyana e hijo (1882); Ogliastri hermanos (1882); Cadena & Hermano (1882); García & Hermanos (1884)¹²⁰.

En mérito de lo anterior, el crecimiento de la población urbana de la ciudad al finalizar el siglo XIX era cercana a los 17.873 habitantes, lo que la hacía el sexto centro urbano con mayor población del país. Además de lo anterior, la ciudad terminó el siglo con un inventario urbano-económico conformado por 291 tiendas, un asilo de indigentes, dos carnicerías, dos cementerios, una casa de mercado, un teatro, dos parques, energía eléctrica, banco y caja de ahorros, sumado a un ágil comercio de importación y exportación¹²¹.

En este contexto, a pesar del desgaste que dejó la Guerra de los Mil Días, el panorama económico ascendió. Las exportaciones de café tomaron ascenso en la segunda

¹¹⁹ Ibid., p. 161.

¹²⁰ Ibid., p. p. 160-165.

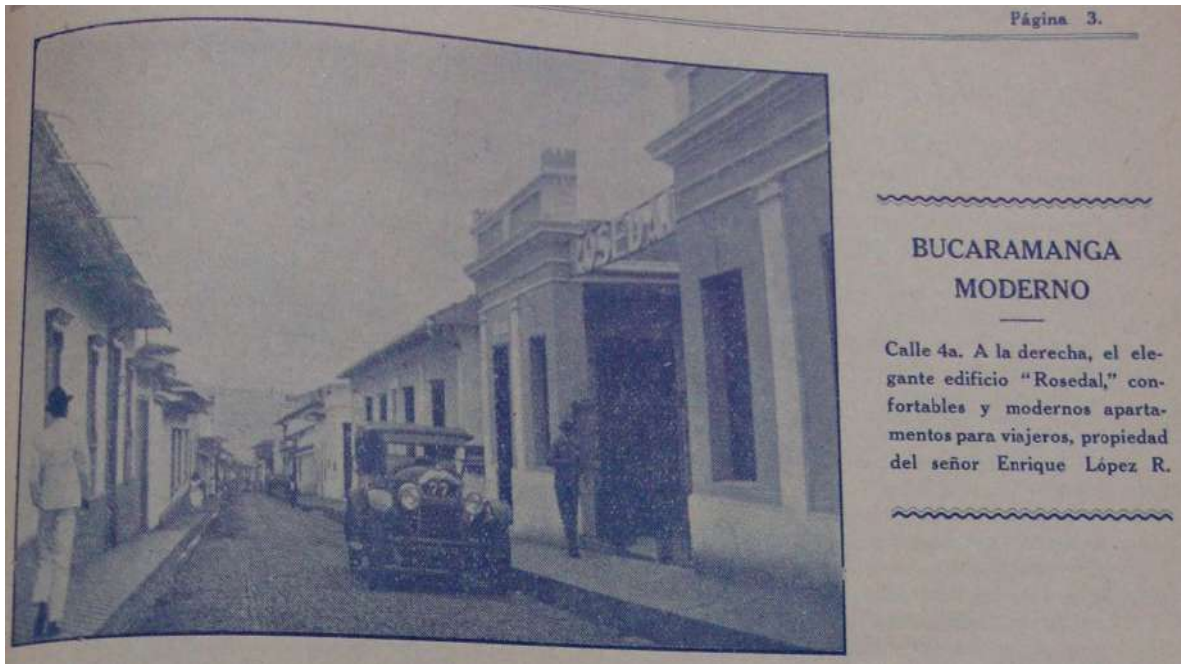
¹²¹ RUEDA GÓMEZ, Néstor & ÁLVAREZ FUENTES, Jaime. Historia urbana de Bucaramanga. 1900-1930. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2001. pp. 25-35.

década y apareció el tabaco como un nuevo eje económico que terminó por caracterizar culturalmente al empresario y obrero santandereano. Una burguesía de comerciantes fuerte se instaló en la ciudad y, como ya venía ocurriendo desde finales del siglo XIX y con mayor impulso en las dos primeras décadas del siglo XX, en la ciudad se llevaron a cabo construcciones considerables bajo una nueva estética urbana, algunas dedicadas a la vivienda, pero otras al comercio (véase imágenes 8, 9, 10, 11, 12). Las principales edificaciones con toques estilísticos republicanos fueron la Iglesia San Laureano de 1864, la capilla y el Hospital San Juan de Dios de 1908, la moderna plaza de mercado San Mateo y el edificio empresarial *El Buen Tono* de 1900 y Lubinus de 1904, la casa Wessels de 1922-1923, el Teatro Peralta de 1888, el Teatro Garnica de 1823, y el Club del Comercio de 1920-1922. Además, disfrutaba de seis parques esparcidos en la retícula de la ciudad: el Parque Centenario de 1892, el Parque Romero de 1897, el Parque García Rovira de 1906, el Parque de los Niños de 1908, el Parque Antonia Santos de 1910 y el Parque Santander de 1912. Así mismo existían lugares para la distinguida sociabilidad como el Club del Comercio de 1922 y el Club Campestre.

Con el fin de expandir la ciudad, fue necesario a principios del siglo XX urbanizar las zonas conocidas como el Llano de Don Andrés, al norte de la ciudad, y el Llano de Don David, por el oriente. En el primero se construyeron los barrios La Mutualidad, Comuneros y Girardot, mientras que en el segundo los barrios Cabecera y Antonia Santos. A la par, entre 1900 y 1920 se construyeron la avenida Camacho Carreño, la avenida Páez Sotomayor y la Avenida Libertadores que concentraban la mayor parte del tráfico de la ciudad, por lo que se constituyeron como las vías más importantes en la comunicación de la ciudad y, por ende, las que recibían mayor inversión en cuanto a expansión de la vía, construcción de barrios, casas quintas y edificios empresariales a su alrededor¹²².

¹²² Ibid., pp. 108-120.

Imagen 21



**BUCARAMANGA
MODERNO**

Calle 4a. A la derecha, el elegante edificio "Rosedal," confortables y modernos apartamentos para viajeros, propiedad del señor Enrique López R.

“BUCARAMANGA MODERNO. Calle 4a. A la derecha, el elegante edificio Rosedal, confortables y modernos apartamentos para viajeros, propiedad del señor Enrique López R.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 25, febrero, 1928. Núm. 59. p. 3.

Imagen 22



"Edificio El Buen Tono, propiedad del señor Emilio Garnica".

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 2, FEBRERO, 1929. Núm. 102. p. Portada.

Imagen 23



“Bucaramanga (Colombia). – Almacenes y librería de don Pedro E. Novoa, en el cruce de la carrera 11 con la calle 4ª.”

Fuente: Tierra Nativa. Bucaramanga. 15, septiembre, 1928. Núm. 85. p. 13

Imagen 24

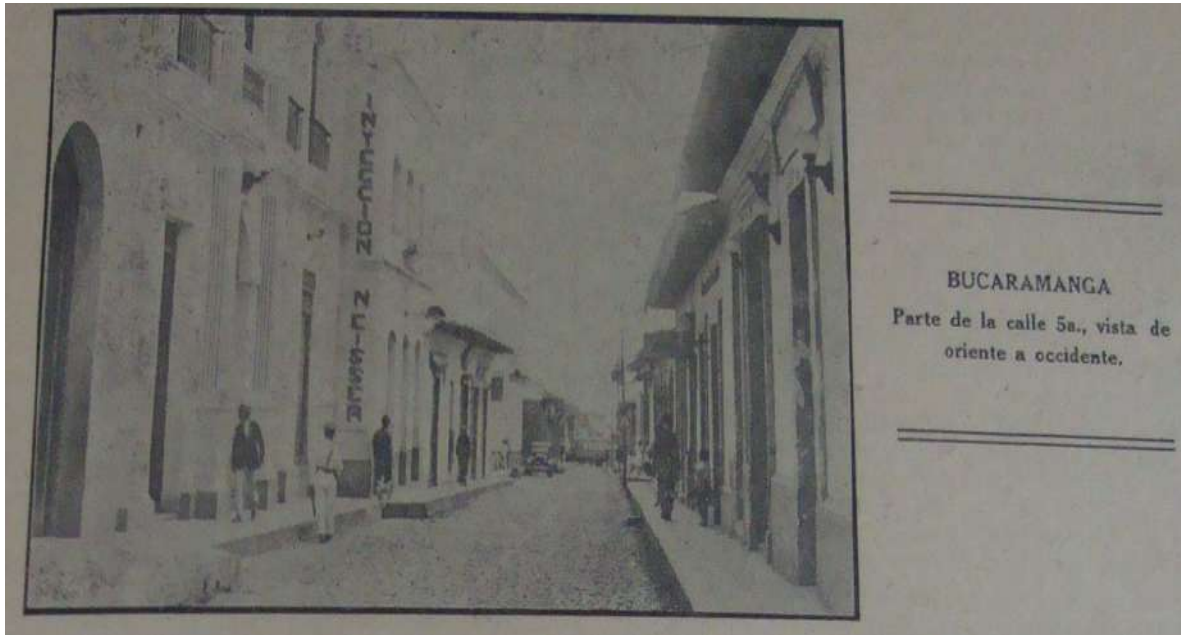


Bucaramanga (Colombia).—Edificio "Lubinus," una de las más hermosas y recientes construcciones de la capital de Santander, propiedad del progresista caballero alemán don Gustavo Lubinus.

“Bucaramanga (Colombia). – Edificio Lubinus, una de las más hermosas y recientes construcciones de la capital de Santander, propiedad del progresista caballero alemán don Gustavo Lubinus”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 8, septiembre, 1928. Núm. 84. p. 5.

Imagen 25



“BUCARAMANGA. Parte de la calle 5^a., vista de oriente a occidente”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 27, septiembre, 1930. Núm. 184. p. 3.

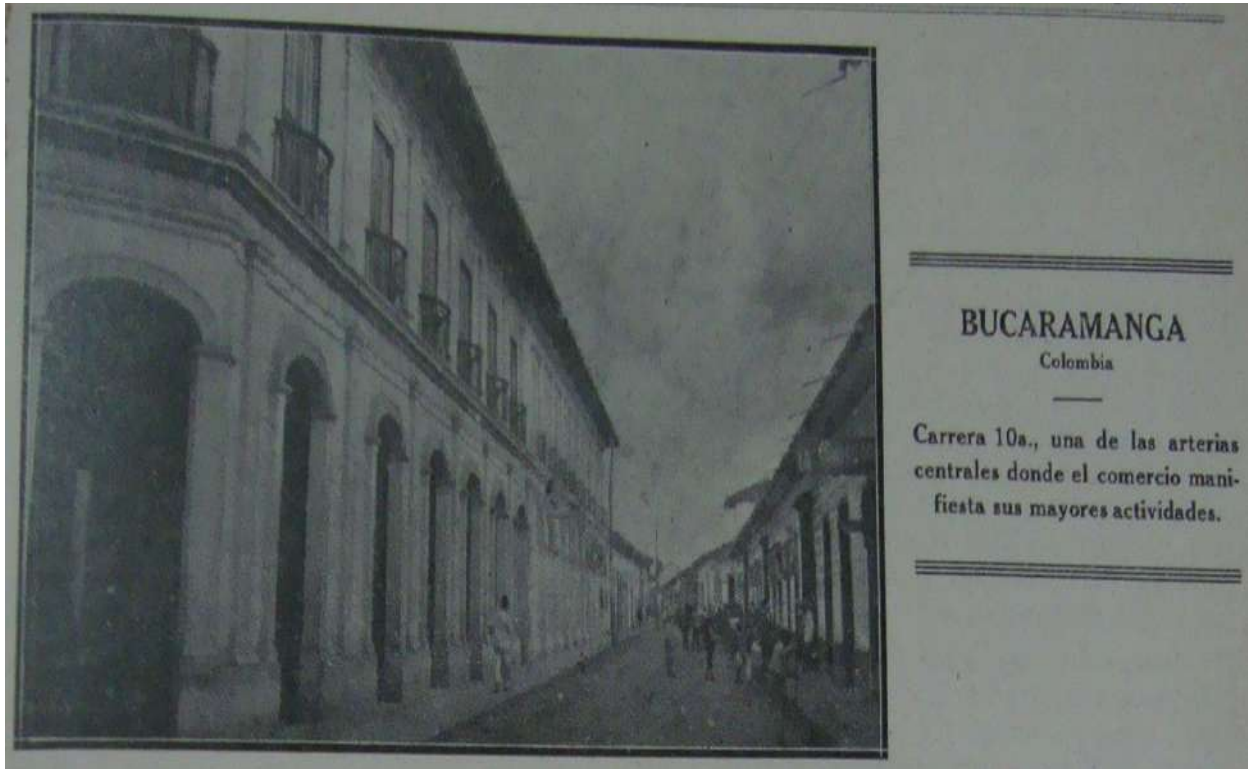
Imagen 26



“Bucaramanga tiene en el Pasaje Cadena una serie de locales centrales y cómodos, entre las calles 4ª y 5ª, lo que da especial animación a dicha área, pues son elegantes y de factura moderna. Son sus dueños los señores Nepomuceno y Roberto Cadena.”

Fuente: Tierra Nativa. Bucaramanga. 14, junio, 1930. Núm. 169. p. 13.

Imagen 27



“BUCARAMANGA. Colombia. Carrera 10ª., una de las arterias centrales donde el comercio manifiesta sus mayores actividades”

Fuente: Tierra Nativa. Bucaramanga. 22, septiembre, 1928. Núm. 86. p. 3.

Representaciones de la ciudad en la fotografía.

Más allá de las edificaciones mencionadas anteriormente, como los edificios estatales y empresariales, aparecieron fotografiadas en la revista elementos urbanos tipo viviendas y parques. En todas las publicaciones cada imagen estaba acompañada de un título o una descripción a pie de foto, señalando su nombre o brindando adjetivos que describieran la obra arquitectónica expuesta. Bajo la premisa de divulgar las construcciones recientes de la ciudad, incentivando en el lector un sentimiento de amor a la nación y a la patria, las fotografías urbanas constituyeron la forma de representar el ideal que había en los editores de la revista, en conjunto con la élite de empresarios de Bucaramanga, de una ciudad moderna con todas sus propiedades.

Por esa razón, el mensaje divulgado por las fotos propuso valores y modelos de comportamiento alrededor de las nuevas edificaciones, señalando a los lectores aquello que, como sociedad, pudieran considerar moderno y lujoso. De ahí que, las fotografías cumplieran una función comunicativa establecida desde la colectividad constituyendo un discurso hegemónico de influencia ideológica y cultural, ya que se limitó a expresar modelos de pensamiento que se vincularon hacia lo republicano.

Así, cada imagen impone el consenso de todos los individuos virtualmente convocados a descifrarla, es decir, decodificar el mensaje la imagen imparte. Por ello, las fotografías y sus contenidos poseen códigos, es decir mensajes, que se revelan ante su receptor, y serán estudiados según los postulados teóricos de Barthes, quien considera que su significación es sin duda intencional bajo parámetros socioeconómicos.

Urbanización: casa-quintas.

El término de las Quintas o Casaquintas tiene su origen, de acuerdo a lo mencionado por Silvia Arango, en las últimas décadas del periodo colonial, según “el arrendatario le daba al dueño por común acuerdo la Quinta parte de los frutos obtenidos de la vivienda”¹²³, sin embargo con el nacimiento y posterior crecimiento económico de la clase aristocrática sobre las ciudades, desde finales del siglo XIX hasta principios del siglo XX, se convirtieron en casas secundarias o de recreo, edificadas en las inmediaciones de las ciudades para pasar en ellas las vacaciones o los fines de semana.

La instalación de quintas en Bucaramanga tuvo su apogeo entre 1910 y 1930, período en el que la zona comenzó a poblarse por familias burguesas que se encontraban desde el siglo XIX en ascenso en cuanto a la acumulación de capital y, al mismo tiempo, en adquirir grandes parcelas de tierra. El aumento de capital económico apremió que fueran organizadas compañías urbanizadoras como la Compañía

¹²³ ARANGO, Silvia. Historia de la arquitectura en Colombia. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1990. pp. 115-116.

Colombiana de la Mutualidad dirigida por Víctor Manuel Ogliastri y la Compañía Urbanizadora de Bucaramanga dirigida por la sociedad entre Gustavo Cáceres, Ernesto Sanmiguel y Manuel Camargo¹²⁴.

Así mismo, la construcción de las Quintas en Bucaramanga floreció a raíz del crecimiento demográfico que era resultado del alza económica que vivía el departamento a principios del siglo XX. Estas viviendas fueron edificadas en torno a las vías principales, como la Avenida Libertadores, Avenida Camacho Carreño y Avenida Norte, por su utilidad en el flujo del tránsito urbano, pues, la edificación de estos nuevos modelos residenciales originó que sectores de la ciudad diferentes a los tradicionales, comerciantes en su mayoría y algunos obreros, pudieran acceder a ella más fácilmente, ya que gracias a la consolidación de las casaquintas se establecieron y adecuaron las vías de acceso que llegaban a cada uno de los sectores que paulatinamente se iban urbanizando por medio de la construcción de viviendas y edificios de comercio. En ese sentido, al ubicarse en la estructura vial principal, las casaquintas se consideraron herramientas del crecimiento y desarrollo de la ciudad, por medio de una nueva tendencia urbana, pues, son estas las que abrieron el camino hacia nuevos proyectos urbanizadores en la ciudad.

Las Quintas tuvieron relevancia en la sociedad de la época, eran estas las viviendas que acogían a las familias más pudientes, alejándose del estilo colonial por el que atravesaba Bucaramanga en su casco urbano tradicional. Al estar rodeada de árboles y con grandes jardines la Quinta era ubicada en el centro de un hermoso entorno natural, por ende, en los primeros años se consideraron viviendas que debían estar ligadas a la recuperación de la naturaleza. Sin embargo, casi sin ser percibido, este tipo de casa fue absorbido por el modelo urbano que acogía a la ciudad y fue allí en donde se perdió, aunque no del todo, la concepción del hogar entrelazado con la naturaleza.

Nuevos modelos de quintas se fueron acentuando en los nacientes barrios que iban poblando ambos llanos, el de don Andrés y el de don David, su innovador diseño se

¹²⁴ ESPINOSA SUAREZ, Carlos Humberto. *Negociantes en Bucaramanga 1902-1929*. Bucaramanga: UIS, 2009. p. 164.

volvió característico por los renovadores marcos de ventanas, jardines, algunas con columnas, y de dos plantas o pisos. De allí que las casaquintas retratadas en Tierra Nativa se encuentran en las avenidas centrales de Bucaramanga en la década de 1920, como la Avenida Libertadores y en los nacientes barrios de esa década como Cabecera del Llano, Puyana y El Prado, para las familias distinguidas, y en ciertos casos en La Mutualidad y Comuneros para las familias de origen obrero (Véase imágenes 13, 14).

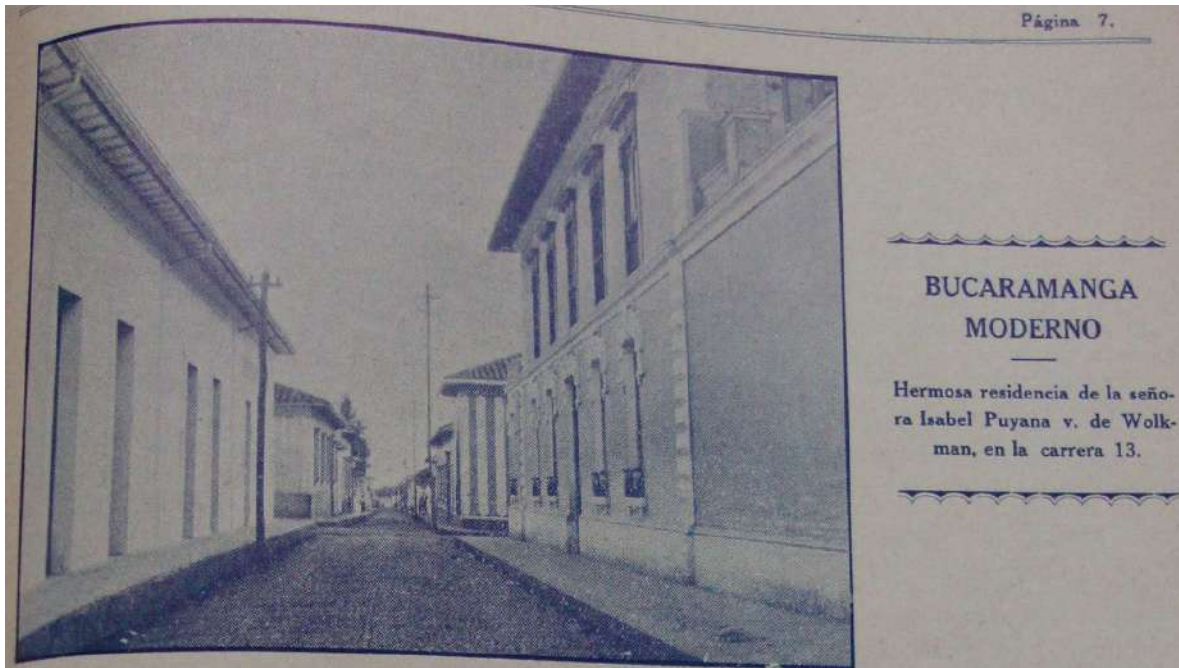
Imagen 28



“BUCARAMANGA MODERNO. Casa-quinta en el barrio la Mutualidad, propiedad del señor Gonzalo García C.”

Fuente: TIERRA NATIA. Bucaramanga. 7, diciembre, 1929. Núm. 144. p. 7.

Imagen 29



“BUCARAMANGA MODERNO. Hermosa residencia de la señora Isabel Puyana v. de Wolkman, en la carrera 13”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 25, febrero, 1928. Núm. 59. p. 7.

1.3.1.1. Mensaje Lingüístico.

1.3.1.1.1. Aludir al comerciante. Destacar al propietario.

El mensaje lingüístico en las fotografías de viviendas y casas quintas hace mención de diferentes tópicos a fijar. En primer lugar, las fotografías hacen alusión a la modernidad de las construcciones, se repite la frase “Bucaramanga moderno” acompañada en ocasiones por adjetivos como “linda” “bella”, “encantadora”. Es asumido, de ese modo, un criterio de estética en el *espacio social* de vivienda sobre el cual se construye una idea de lo atractivo relacionado con la modernidad.

Esta modernidad de las viviendas, caracterizada por sus atributos ornamentales, evocan adjetivos sobre belleza y encanto que los hace distinguir y diferenciar de otras tipologías arquitectónicas de la ciudad como las viviendas de tradición colonial y

campesina, pues, la ciudad moderna está constituida por una arquitectura contemporánea que se aleja de la imagen y representación de la edificación virreinal. De este modo, esta caracterización de lo urbano con un alto criterio de la estética busca implantar una idea de modelo de vivienda asociada con la clase burguesa de Bucaramanga.

En mérito de lo anterior, y, en segundo lugar, el mensaje lingüístico hace referencia a los comerciantes y miembros de familias de comerciantes, empresarios y hacendados que son propietarios de las viviendas retratadas. Los nombres que aparecen mencionados en las fotografías son hombres y mujeres relacionados al enriquecimiento comercial de la ciudad, se hace énfasis de que son propietarios de la vivienda individuos industriales, empresarios y progresistas. Se establece, en este punto, un vínculo entre la propiedad privada y el acceso al mercado santandereano, donde aquellos que se aproximan a ser dueños de casas quinta son los dirigentes de la industria santandereana.

Los y las mencionadas en las fotografías son Isabel Puyana v. de Wolkman, empresario del sector cafetero y de bienes raíces de Bucaramanga, Gonzalo García C., empresario de bienes raíces y de la compra-venta de terrenos, Irenarco Solano, dueño de una sastrería, y Roberto Cadena, quien fuera el comerciante fundador del *Pasaje Cadena*, inversionista en la Compañía Frutera de Santander y benefactor del Club Campestre. En la historiografía sobre el comercio de Bucaramanga, son referenciados estos nombres y sus familias como entes participes del sector financiero de la ciudad otras áreas, como Isabel Puyana, cuya red familiar estuvo implicada a principios de siglo con la producción de sombreros jipijapa y en una de las principales acumulaciones de tierra hasta llegar a poseer las haciendas de Cabecera del Llano, Cañaverales y Bucarica. O, Roberto Cadena, que junto a su hermano Nepomuceno Cadena formaron la sociedad *N. Cadena & Cía.* Dedicada al comercio en todas sus formas, no solamente la importación de artículo sino también el préstamo de dinero a intereses.

Así mismo, son mencionadas las compañías urbanizadoras encargadas de la construcción de las viviendas, referenciadas en dos: La compañía Urbanizadora de

Bucaramanga y La Compañía Colombiana de la Mutualidad. En el caso de la primera, fue una sociedad fundada entre los empresarios Isafás Cepeda, abogado accionista de la COSADA y comerciante, Gustavo Cáceres, fundador de la sociedad comercial *Gustado Cáceres & Cía* y accionista de la Compañía Frutera de Santander, y Ernesto Sanmiguel y Manuel Camargo, ambos miembros de la firma *Camargo & Sanmiguel* empresarios dedicados a “la fabricación y venta de cigarros y cigarrillos, la compra venta de tabaco en rama”¹²⁵. En sus inicios contó con un capital económico de origen colectivo de cincuenta mil pesos, y contaba con una proyección de cinco años de labor en la “compraventa de fincas raíces urbanas, construcción de casas u otros edificios urbanos, la compra venta e importación de materiales para construcción y dar dinero en mutuo o interés”¹²⁶.

En el caso de la Compañía Colombia de la Mutualidad, fue un proyecto empresarial urbanizador creado el “13 de junio de 1912 según la escritura 560 de la Notaría primera del circuito de Barranquilla”¹²⁷ a fin de promover el pensamiento francés del *mutualismo* sobre la sociedad colombiana. Esta forma de pensar, explayada por Diana Sevilla en sus tesis de maestría, consistía en abogar por una sociedad homogénea, sin distinciones entre industriales y obreros, que por medio de la articulación ciudadana estableciera la cooperación comunitaria que reconociera el bien común. Bajo el lema de “yo trabajo para todos, porque todos trabajan para mí” fomentó el progreso a partir del ahorro y del plan a futuro materializado en las pólizas aseguradoras, en 1913 la compañía considera abrir sus horizontes a otras ciudades y abre la convocatoria a que *agentes viajeros* de diferentes sectores del país se unieran en calidad de socios a la empresa a fin de instaurar la mutualidad en otros puntos del país.

En esa dirección aparece Víctor Ogliastri, quien fuera gerente de Acueducto de Bucaramanga entre 1916-1919 e hijo de Juan Ogliastri Salceti, un agricultor tabacalero

¹²⁵ ESPINOSA SUÁREZ, Carlos Humberto. *Negociantes en Bucaramanga 1902 – 1929*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2009. p. 187.

¹²⁶ *Ibid.*, p. 164.

¹²⁷ SEVILLA TORRES, Diana Carolina. *UTOPIA Y REALIDAD. La Mutualidad en Bucaramanga*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2011. p. 37.

oriundo de Córcega que se casó a finales del siglo XX con Concepción Figueroa y García de la Sierra. En 1914 Víctor Ogliastri acude al llamado de Leopoldo Triana se une a la Compañía Colombiana de la Mutualidad y es asignado en el cargo de gerente del Banco La Mutualidad. Y, aunque la consigna de la compañía era la construcción de la vivienda para los obreros, la inversión provino de los empresarios y comerciantes de la ciudad, quienes el 5 de febrero de 1914 conforman la entidad crediticia de la que hacen parte Tobías Valenzuela (de Valenzuela & Clavijo), Julio Ogliastri (Ogliastri & Hermanos), Habib Barbur (Barbur Hermanos), Eliseo Serrano C., Rafael A. Contreras (Manuel Clavijo e hijo), Manuel M. Puyana (David Puyana, Hermanos & Cía.), José Lega (Lega Hermanos), José María Silva, Tomás Arango, Gustavo Cáceres, Federico Hederich, Alejandro Cadena C., Antonio Díaz Granados, Juan Díaz Granados, José Celestino Mutis (Pizarro & Mutis), Carlos Winz (Gustavo Wolkman), Manuel M. Pieschacón (Pieschacón & Cía.), Carlos F. Tapias, Clímaco Silva, Benito Ordóñez, Luis A. Villamizar (Villamizar Hermanos), Nepomuceno Cadena (Cadena e Hijos), Cristóbal Uribe (Uribe & Hermano), Víctor M. Ogliastri (representante de la Compañía Colombiana de La Mutualidad) y según la escritura de protocolización, todos eran comerciantes, excepto Enrique Lleras de profesión abogado. Cuatro años después, en 1918, pasó a llamarse Banco Hipotecario de La Mutualidad porque tenía como fin otorgar préstamos grandes a largo plazo. Entre los socios estaban Ezequiel Alarcón (apoderado de Víctor M. Alarcón), Víctor F. Paillié, Antonio Castro, Roberto Jácome Niz, José María Silva, Carlos Ardila, Christian Clausen, Alberto Ordóñez y Luis Blanco. Posteriormente se unieron Enrique Lleras, Alejandro Puyana, Jesús Reyes y Eliseo Serrano de ocupación agricultores y Néstor Peralta de profesión cirujano dentista¹²⁸.

De ese modo, es posible vincular el mensaje lingüístico de las fotografías urbanas con la representación de una clase social de distinguidos ciudadanos dedicados al comercio y a la vida empresarial, en donde se sublima la figura del industrial y del comerciante como promotor del urbanismo moderno en Bucaramanga. A partir de adjetivos y descripciones que jerarquizan el espacio de vivienda, desde propietarios hasta las

¹²⁸ ESPINOSA SUÁREZ, Carlos Humberto. Negociantes en Bucaramanga 1902 – 1929. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2009. p. 97.

compañías urbanizadores son posicionados en las fotografías en relación a su jerarquía económica en la ciudad, pues, Tierra Nativa les asigna el rol de inversores y productores de economía aptos para ser propietarios y constructores de viviendas de tipología arquitectónica moderna. Así, se observa un mensaje hegemónico de clase que pretende instalar la idea de una burguesía local bajo la representación de ciudadanos distinguidos asociados a la modernidad promotores de la construcción de viviendas de categoría contemporánea.

Al ser asociada la noción de la vivienda moderna con el individuo y actor social del comerciante, la fotografía presenta un imaginario construido por la jerarquización social, agrupando a ciudadanos en una dicotomía espacial de *moderno/colonial* que escenifica la posición de cada individuo de la ciudad dentro del sistema de producción capitalista a nivel local y nacional. La colonialidad del poder¹²⁹, en este caso, es expresada bajo una idea de división social del trabajo, con unos empresarios e industriales que asumen el rol de clase social dominante sobre las esferas social y económica de la ciudad.

Al llamarse a sí mismos bajo las categorías de actores económicos como *industriales* y *progresistas* propietarios de viviendas *modernas* establecen una clasificación y categorización sobre la población, son asociadas identidades e imaginarios sobre la ciudadanía según el grado de relación que cada individuo tenga con el sistema financiero de la urbe. Esto último debía ser demostrado, y en *Tierra Nativa* sus impulsores hicieron público que aquellos con acceso a la vivienda casa quinta no eran ciudadanos de índole asalariada sino aquellos con capacidad de intervenir en el flujo económico de la ciudad.

¹²⁹ QUIJANO, Aníbal. Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina. *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas*. Caracas: FACES-UCV UNESCO, 2000.

Imagen 30



“Preciosa construcción del Bucaramanga moderno, levantada por los progresistas señores Alarcón & Compañía en la Avenida Camacho”

Fuente: TIERRA Nativa. Bucaramanga. 16, abril, 1927. Núm. 17. p. 7.

Imagen 31



“Casa-quinta del conocido industrial Irenarco Solano, edificio al estilo moderno en el costado del Parque de los Niños, para su residencia particular”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 21, septiembre, 1929. No. 133. p. 3.

1.3.1.2. Mensaje denotado.

1.3.1.2.1. Tipologías de la Arquitectura Republicana.

En lo referente al mensaje denotado y su carácter cualitativo se evidenciaba la relación entre los signos y sus referentes, es decir, aquellos elementos, o formas puras, que constituyen las fotos. En el caso de las casa-quintas fotografiadas por Tierra Nativa los aspectos técnicos se componen de un encuadre horizontal; el punto de interés o enfoque es la vivienda misma, sin embargo, como es posible observar en las imágenes, aparecen igualmente objetos fotografiados como lo son automóviles. En todas las fotografías existe una captura desde el punto de vista o ángulo centrado, aunque en algunas casa-quintas debido a la altura de su construcción se captó la foto a partir de un punto de vista contrapicado, de abajo hacia arriba, haciendo énfasis en la superioridad, grandeza o majestuosidad de la vivienda. Así mismo, las viviendas fueron fotografiadas desde planos generales para su completa visualización, con excepción de imágenes que fueron captadas desde un plano general corto. Por su parte, las viviendas son fotografiadas en su mayoría desde direcciones laterales y algunas de frente.

En cuanto a los elementos visibles, en las fotografías se puede apreciar en una primera instancia la edificación de la casa, caracterizada por sus adosamientos arquitectónicos del estilo republicano, espacios reverdecidos que conforman jardines, una demarcación urbana conformada por andenes. Así mismo a la vista son percibidos elementos asociados hacia la movilidad de la ciudadanía, tal como aparecen personas sobre el espacio público y carreteras con vehículos automóviles. Se observa, de ese modo, unas viviendas alejadas de una tipología arquitectónica colonial, insertas en la dinámica urbana, dando impresión de estar llenas de vitalidad rodeadas por entorno de espacio público.

Imagen 32



“La Compañía Urbanizadora de Bucaramanga ha levantado estas bonitas casas sobre la carrera 21, en uno de los barrios más risueños y sanos de la localidad”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 2, marzo, 1929. Núm. 106. p. 3.

Imagen 33



“Miles y miles de buenos fumadores, no sólo en Santander sino en otros Departamentos, están pendientes del sorteo que los fabricantes del cigarrillo Virginia efectuarán de la hermosa Villa Virginia, en la Avenida de Camacho de esta ciudad, cuya belleza admira el lector en ese fotograbado”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga, 3, septiembre, 1927. Núm. 37. p. 5.

Imagen 34



“Linda quinta moderna del costado oriental del parque de Antonia Santos, en Bucaramanga”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 29, septiembre, 1928. Núm. 87. p. 10.

Imagen 35



“Villa Esther, preciosa quinta de los suburbios de Bucaramanga, propiedad del señor Roberto Cadena R.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 23, julio, 1927. Núm. 31. p. 13.

1.3.1.3. Mensaje connotado.

1.3.1.3.1. La casa quinta. Un espacio para el empresario y por el empresario.

De acorde a lo anterior, y según lo que llega a afirmar Henri Lefebvre¹³⁰, es posible determinar que Tierra Nativa estuvo implicada en la construcción del *espacio social* alrededor de la edificación de las casas quintas en Bucaramanga. Las *prácticas sociales* que configuran los procesos y disyuntivas sociales de la clase burguesa reafirman un imaginario colectivo sobre el estándar de la vivienda en la década del

¹³⁰ LEFEBVRE, Henri. La producción del espacio. Madrid: Capitán Swing Libros, 2013. p. 91.

1920, donde se emite un mensaje hegemónico acerca de una clase social con acceso a una estética ornamental permitida a causa de su capital social, cultural y monetario.

Las relaciones de producción, el comercio de importación y exportación definen la posición de la ciudadanía dentro del espacio social, adjudicando a unos en un escalón de productores y a otros en el de obreros. La representación que los medios hacen del espacio, en este caso por medio de fotografías de viviendas, termina por reafirmar la apropiación misma del espacio introduciendo a la comunidad ciudadana a que lleve sus prácticas y comportamientos de acorde a su posición espacial y de acorde a su posición de clase social. En el caso puntual de esta investigación, la ciudadanía se encontraba en construcción de la ciudad moderna, un espacio de transformación en razón del ascenso económico y de la división de clases, donde el lujo y la suntuosidad eran un elemento diferenciador entre individuos.

Ahora bien, según señala Johanna Quijano Jaimes, los grupos sociales que se hallaban socialmente adscritos a las familias de alto poder adquisitivo “no solo habían recibido los cambios políticos y económicos del siglo XIX sino que los adaptaron a la realidad bumanguesa”¹³¹, y por ende, implementaron durante las primeras décadas del siglo XX los nuevos, y también catalogados de *modernos*, requerimientos sociales implicados en el desarrollo de una conducta de categorización elitista sobre una región en busca del progreso.

En mérito de lo anterior, en lo referente al mensaje connotado se evidencian signos provenientes de códigos culturales y/o simbólicos, que tenían la capacidad de transmitir la imagen de una ciudad moderna. En esta dirección, las fotografías expresaban, al tiempo que formaban y reforzaban, los imaginarios sociales y culturales de la época, que a través de las características materiales de la vivienda se constituían comportamientos, actitudes y valores sobre las casa-quintas.

Por lo tanto, en las fotografías que retratan las casas quintas se hallan los elementos de la arquitectura republicana de principios de siglo. De este mismo modo la Quinta es una

¹³¹ QUIJANO JAIMES, Johanna. Hacia un perfil del empresario moderno en Bucaramanga. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander. 2013. p. 121.

vivienda exclusiva de su clase, comerciantes en su mayoría, caracterizada por estar retirada de su entorno y adornada con la mejor ornamentación de la época, un elemento social que se constituía como un símbolo de distinción.

En esa dirección, lo primero a detallar es que las viviendas se hallan en zonas urbanizadas con grandes aceras, rodeadas de banquetas o de andenes arborizados. En su ejecución, tal como se aprecia en las imágenes las viviendas están adjudicadas con elementos ornamentales como almohadillados, pilastras, ménsulas, balaustres prefabricados en concreto, pórticos con columnas circulares acanaladas con capiteles, remates de fachada con áticos, frontones semicirculares, triangulares, generando tímpanos ornamentados con molduras, acroteras, copones, ánforas que engalanan la nueva arquitectura de los edificios, además de vanos de puertas y ventanas enmarcados entre molduras y frontis que producen a la vista grandes arcos de medio punto¹³². Algunas contaban con hermosos pórticos, corredores y terrazas, al mejor de los estilos franceses, ingleses y mudéjares.

De este modo, las fotografías de casa-quintas presentadas por Tierra Nativa conservaban el impulso modernizador, en el cual la nueva edificación de vivienda se distanciaba del antiguo modelo colonial. Pero, en este nuevo modelo se encontraba presente el adorno y la comodidad, por lo que también se pretendía comunicar que lo bello y hermoso en las viviendas abarcaba una noción de lujo y opulencia a partir de los ornamentos. A pesar de que en Bucaramanga las casa-quintas abandonaran la inicial relación entre casa-naturaleza, se percibía aún la intención por dejar en claro que las construcciones no carecían de ornamentos y lujos.

Se creó, entonces, una *identidad social*¹³³, que agrupa en un mismo foso las esferas mental, física y social, alrededor de las características estéticas y materiales que abrigaban a las viviendas y que llevaban a la distinción del individuo y del espacio. Los elementos de la arquitectura republicana terminaron por *segregar* el espacio,

¹³² ANGULO GUERRA, Francisco. Tipologías arquitectónicas coloniales y republicanas: afinidades y oposiciones. Cartagena de Indias, Turbaco, Arjona. Bogotá: Universidad Tadeo Lozano, 2008. pp. 54-60.

¹³³ LEFEBVRE, Henri. La producción del espacio. Madrid: Capitán Swing Libros, 2013. p. 68.

estableciendo otro punto de diferenciación social donde el espacio de vivienda denotaba la brecha económica entre clases sociales. Aquellos con acceso a ser propietarios de este tipo de casas eran los mismos que promovían la actividad comercial en la ciudad, por lo que la figura de los empresarios buscó estar relacionada con la propiedad privada suntuosa.

Adyacente al lujo en las casas también se impusieron nuevas normas sociales de convivencia, pues los pórticos, las columnas, los patios reverdecidos, los áticos, las ventanas y puertas en forma de ojiva imprimen en la ciudadanía formas de comportamiento según su uso y ocupación. Nuevos modelos de vivienda imprimen nuevos qué haceres en el hogar, donde los bienes muebles de las casas coloniales no se juntan con las casas republicanas y así también terminan por diferenciarse el diseño de interiores. Son mudadas las ideas sobre la cotidianidad de la vivienda y se vive de acorde al naciente lujo.

La vivienda es, por lo tanto, una edificación sobre un espacio que imprime la diferenciación de clase y estatuto sociales. La representación que se hace de ella comunica el ascenso económico de un grupo de empresarios, dejando a la vista una construcción de residencia que imprime una renovada estética a la ciudad y que se llega a asociar al proceso modernizador. En su calidad de visible y por su sostén socioeconómico, tiene el efecto de construir una imagen de la nueva cotidianidad que la ciudad moderna trae consigo y termina por establecer esta distinción de clase sin la mayor oposición. De ese modo, volver a Bucaramanga una urbe moderna implicó la diferenciación visual de clases sociales sobre el espacio social de la ciudad en las casaquintas.

Imagen 36



“Bucaramanga (Colombia). – Bellísima quinta en los alrededores del Parque de Antonia Santos”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 29, diciembre, 1928. Núm. 100. p. 7.

Imagen 37



“Barranquilla (Colombia). Suntuosa residencia particular del señor Jenaro Pérez, propietario de la empresa de vapores que lleva su nombre y admirador entusiasta de Tierra Nativa”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 29, diciembre, 1928. Núm. 100. p. 3.

Imagen 38



“Preciosas quintas en los alrededores de Cali, la atrayente capital vallecaucana (Colombia)

Fuente. TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 17, noviembre, 1928. No. 94. p. 13.

Imagen 39



“Medellín moderno. - Quintas de los alrededores”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 16, marzo, 1929. No. 108. p. 3.

Imagen 40



“Casa-quintas construidas por la compañía Urbanizadora de Bucaramanga, en la calle 6ª”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 2, marzo, 1929. Núm. 106. p. 5.

De esta manera, en cuanto al mensaje connotado, existían referentes estilísticos que provenían de la arquitectura europea en el adosamiento de la vivienda, expresando lujo, comodidad, modernidad, y permitía ubicarse en un punto estratégico, en cuando al comercio y al desplazamiento vinculados al espacio de la ciudad¹³⁴. Sus promotores fueron empresarios y comerciantes que desde principios de siglo se encontraban en ascenso económico, que aprovecharon la fotografía de Tierra Nativa a fin de promover una distinción de clase demostrada abiertamente en cuanto a su capacidad por acceder a la propiedad privada y construir una vivienda bajo parámetros estéticos de contemporaneidad.

¹³⁴ Ibid., p. 53.

La élite empresarial se retrata, de esa forma, como la clase social con el criterio de lo moderno. Son emitidas, así, las normas materiales para acogerse a la tendencia de la vivienda republicana, donde sus dueños, los empresarios, cuentan con poder adquisitivo que promulgan la edificación de construcciones de tradición y estilo europeo, que terminan por segregar el espacio y marcar la línea divisoria entre los que pueden ser propietarios de una casa quinta y aquellos que no.

1.3.2. Parques de la ciudad. Entre el embellecimiento, la higiene pública y la segregación espacial.

1.3.2.1. El parque como espacio social del entramado urbano.

A partir del proceso de independencia, las urbes republicanas abastecidas por el crecimiento demográfico envuelven insuficiencias de infraestructura que repercuten en la esfera social. A medida que la demografía ascendía y el crecimiento industrial se acentuaba, las alcaldías y los distritos municipales tuvieron que recurrir a solventar insuficiencias de higiene pública que afectaban a la ciudad en la salud de sus habitantes, tanto física como mental. Para ello, se fundan entidades públicas encargadas de suplir labores de servicios públicos, alcantarillados, seguridad y limpieza públicas, y organización del tránsito¹³⁵, todo con el fin de construir una estructura urbana que promoviera el comportamiento adecuado de la ciudadanía¹³⁶.

Las altas esferas económicas de Bucaramanga articularon el pensamiento de la higiene pública con las prácticas de comportamiento social de individuos civilizados, consiguiendo plantear que la construcción de zonas verdes como los parques y alamedas repercute en la antigua mentalidad violenta y belicosa del siglo XIX. La transformación de la ciudad partió de pautas que promovieran el ordenamiento del tránsito, la higiene, la ética social, y poco a poco fue incorporando ideas de

¹³⁵ TÉLLEZ, Germán. La arquitectura y el urbanismo en la época republicana, 1830-40/1930-35. En: Nueva Historia de Colombia, tomo II. Bogotá, 1989. pp. 260-270.

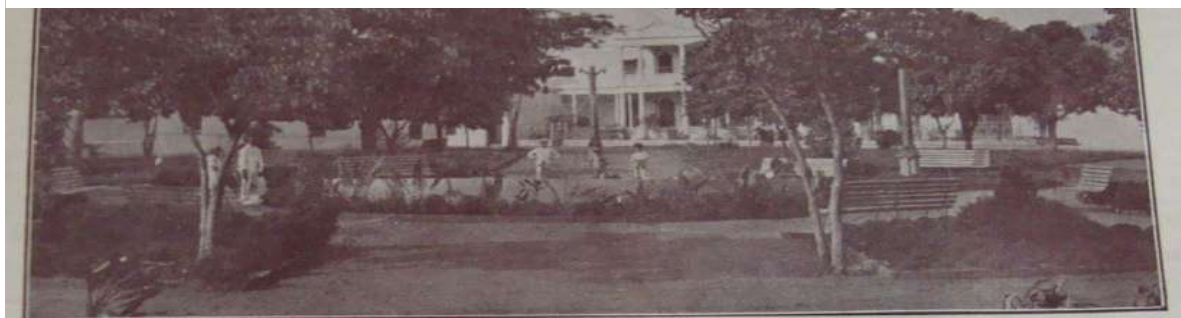
¹³⁶ MARTÍNEZ BOTERO, Sebastián. El imaginario civilista en los parques del centro de Bucaramanga. En: Revista Cultura de Santander, Núm. 4. Bucaramanga: UIS, 2009. pp. 45-51.

concentración de masas que incluyera réditos intelectuales y materiales para la comunidad.

Inevitablemente, edificar la ciudad republicana fue todo un proceso de renovación urbana de la misma. En el caso del espacio urbano conocido como la plaza, construcción colonial de herencia española, su transformación paulatina resultó en los parques y jardines construidos por inspiración francesa que debían ejercer el papel de ser los pulmones por medio de los cuales la ciudad pudiera respirar. Según lo señala Germán Mejía Pavony, “La conversión de las plazas en parques fue, sin duda, uno de los signos más claros de la transformación que se estaba operando en la ciudad. A partir del decenio de 1870, algunas de las más importantes plazas fueron convertidas en objeto de adorno de los símbolos patrios erigidos en ellas y, por extensión, de la ciudad. El enrejado con que fueron rodeados tales jardines enajenó definitivamente dichos lugares, llegando a su fin el carácter de escenario que habían tenido por siglos. De ser sitios de utilidad pública, por las pilas y chorros, y de diversas asociaciones simbólicas por la multiplicidad de actividades que se realizaban en ellas, los nuevos parques quedaron convertidos en instrumentos del nuevo culto a la patria y a las instituciones civiles”¹³⁷.



Imagen 41



La más reciente vista del Parque de Antonia Santos, al cual se le han introducido bellisimos atractivos. El alcalde, doctor Carlos O. Pérez, el Personero, Eduardo Arenas V., y el artista alemán Lorenzo Schmitz, han sido eficazmente apoyados por la ciudadanía, en la modernización de estos centros de sociabilidad, llamados con sobrada justicia los “pulmones de las ciudades.”

ditorial

“La más reciente vista del Parque de Antonia Santos, al cual se le han introducido bellísimos atractivos. El alcalde, doctor Carlos O. Pérez, Eduardo Arenas V., y el artista alemán Lorenzo Schmitz, ha sido eficazmente apoyados por la ciudadanía, en la modernización de estos centros de sociabilidad, llamados con sobrada justicia los pulmones de las ciudades”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 29, diciembre, 1928. Núm. 100. p. 33.

Atendiendo a lo mencionado por Mejía Pavony, a la imagen de la flora urbana como pulmón de la ciudad se sumaron dos visiones más: el verde civilizador y el verde para la recreación. Por ende, la imagen de las plazas se transformó cuando la flora, los senderos, alumbrado público, fuentes, y la iconología, fueron incorporados en su interior. De esta forma, la transición de plaza a parque obedece a las dinámicas sociales modernas implantadas en la ciudad, donde la población requiere de espacios abiertos de esparcimiento que se caracterizan por su belleza.

Si se observa puntualmente el caso de la construcción de parques en Bucaramanga, cuando a finales del siglo XIX la ciudad empezó a tener un acelerado desarrollo urbano y arquitectónico, generado por una explosión demográfica causada por la apertura

comercial, se construyeron los parques García Rovira (1886) y Romero (1897) al tiempo que tomaban forma las vías principales de la ciudad como la carrera 3 y la carrera 5. La construcción de estos dos parques fue impulsada, de acorde a lo planteado por Sebastián Martínez Botero, por un anhelo ciudadano de desprender del estigma de violencia que las guerras civiles de siglo XIX habían dejado en la ciudad, por lo que con la fundación del Parque Romero se rendía honor a uno de los ciudadanos de Bucaramanga cuyo actuar siempre estuvo orientado hacia las buenas costumbres, ocasionando que desde un comienzo existiera un imaginario civilista en la concepción de los parques en la ciudad¹³⁸.

Más adelante, a inicios del siglo XX, la ciudad toma consciencia de la falta de espacios que promuevan el esparcimiento y las buenas costumbres relacionadas a la higiene. Así, el parque es reconocido como el lugar ideal para solventar esta situación y se comienza a planear la construcción de estos espacios dentro del entramado urbano de Bucaramanga. Surge, de ese modo, la idea de planear un circuito de parques que formara parte del recorrido que los ciudadanos y peatones hacían en la cotidianidad de las calles de la ciudad.

Este proceso es iniciado por Eliseo Camacho, quien decide donar un terreno que con sus respectivas adecuaciones pasaría a ser el parque de los niños y desde el consejo de Bucaramanga deciden reunirse el 1 de julio de 1908 y expiden el Acuerdo N° 13 que decreta lo siguiente:

Que la ciudad carece de un lugar adecuado de recreación que satisfaga por su situación las necesidades de la higiene; -Que al oriente de la ciudad posee el señor General Eliseo Camacho un terreno que reúne las condiciones científicas requeridas para satisfacer esta necesidad; que el expresado señor Camacho ha ofrecido ceder gratuitamente al municipio una manzana de ese terreno y vender cuatro y media manzanas más dándole al Municipio facilidades para el pago, según los informes que el señor Alcalde de la ciudad ha dado a conocer por la prensa; -Que el terreno expresado, por la salubridad de sus brisas, reúne las

¹³⁸ MARTÍNEZ BOTERO, Sebastián. El imaginario civilista en los parques del centro de Bucaramanga. En: Revista Cultura de Santander, o. 4. Bucaramanga: UIS, 2009. p.p. 51.

condiciones apetecibles para la construcción de un parque, que al mismo tiempo que sirva de lugar de recreación sea un sanatorio que prestará grandes servicios a la salud de los niños y de las personas débiles; -Que los señores Ambrosio y Enrique López han ofrecido espontáneamente y generosamente sus servicios para la realización del proyecto de que se trata; -Acuerda: Art. 1º Decrétase la construcción de un parque en la parte oriental de la ciudad en el terreno conocido con el nombre de Llano Camacho. Este parque se denominará Parque de los Niños.

- Art. 6º Decrétase así mismo la construcción de los camellones que a juicio del director de la empresa sean necesarios para la cómoda y expedita comunicación de los habitantes de la ciudad con el parque que trata de construirse, principalmente la prolongación de los camellones de las calles 2 y 4 (hoy 32 y 34) y la que partiendo de Norte a Sur del parque, recorra por el extremo Oriente de la ciudad, la extensión suficiente para comunicarse con la avenida del Sur (Siglo XX) a fin de establecer un círculo de camino de rueda que tenga tres estaciones: el Parque de los Niños al Noroeste; el Parque Romero al Sur-oeste; y el jardín de García Rovira al Occidente.

Con esto, la ciudad aumenta el número de zonas verdes llevando a cabo posteriormente la construcción de los parques Centenario (1910), Santander (1914), Antonia Santos (1928) y Bolívar (1930)¹³⁹.

¹³⁹ SPINEL LUNA, Juan Francisco. Adiós a las plazas. En: Revista Cultural de Bucaramanga, No. 4. Bucaramanga: UIS, 2009. pp. 31-34.

Imagen 42



“Parque de los Niños y Estación Radiotelegráfica, en Bucaramanga, capital de Santander (Colombia)”

Fuente: TIERRA NATIVA. 22, junio, 1929. Núm. 121. p. 3.

Mapa 1



Fuente: SEVILLA TORRES, Diana Carolina. UTOPIA Y REALIDAD. La mutualidad en Bucaramanga. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2011. p. 71.

Como lo señala Sergio Utrera¹⁴⁰, concordando con Spinel Luna¹⁴¹, los parques tomaron un papel preponderante en la formación de la vida social de Bucaramanga una vez acentuado el siglo XX. El circuito de parques cambió la mentalidad de la población al concebir las prácticas cotidianas que implicaban recorrer y andar la ciudad como una oportunidad de visualizar zonas embellecidas, en donde el *paseo* involucraba contemplar árboles y jardines al tiempo que era posible descansar. Ahora bien, primeramente, en la ciudad se manifestaron por primera vez criterios estéticos que respondían a la búsqueda de espacios atractivos, tranquilos y limpios, promoviendo que se asentara un grupo social que consideraba lo suntuoso y aseado como una expresión

¹⁴⁰ UTRERA SANTANDER, Sergio Andrés. Los parques urbanos como identidad e imagen patrimonial de una ciudad: caso de Bucaramanga, Colombia. Universidad de Granada. Granada: 2018. pp. 166-170.

¹⁴¹ SPINEL LUNA, Juan Francisco. Adiós a las plazas. En: Revista Cultural de Santander, Núm. 4. Bucaramanga: UIS, 2009. pp. 28-32.

del ciudadano con espíritu cívico. Y, en segundo lugar, los parques se concibieron como espacios de sociabilidad que indujeron en la ciudadanía una práctica pedagógica hacia los valores patrios, por ende, algunos de éstos terminaron por ser nombrados en conmemoración a personajes de la vida política regional y nacional.

En esa dirección, el siglo XX comenzó con una alta clase social que consideró los jardines como una herramienta para embellecer la ciudad y como espacios ideales de la vida moderna en la ciudad promesa. Así, algunas antiguas plazas y espacios abandonados se vieron rebosantes de flores, árboles, sillas, verjas, esculturas y ornamentos en yeso asociados a los valores y símbolos patrios.

De este modo, los parques surgieron en Bucaramanga en medio de las dinámicas económicas y urbanísticas de finales del siglo XIX y principios del siglo XX, pretendiendo afianzar una imagen de modernidad, relacionada con la sociabilidad y la limpieza sobre una ciudad que demandaba espacios abiertos y públicos. Según Tierra Nativa, éstos constituían los “pulmones de la ciudad”¹⁴², “que avivan el ensueño y provocan sensaciones de égloga”¹⁴³, por lo que su importancia para la pudiente ciudadanía consistía en que se podía compartir en conjunto las sensaciones de vida y armonía que la arborización urbana brindaba.

¹⁴² Tierra Nativa. 29, diciembre, 1928. Núm. 100. p. 33.

¹⁴³ Tierra Nativa. 31, mayo, 1930. Núm. 167. p. 7.

Imagen 43



“Parque de Antonia Santos, en el Socorro”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 13, agosto, 1927. Núm. 34. p. 11.

1.3.2.2. Mensaje Lingüístico.

1.3.2.2.1. El parque en memoria de los próceres. Atendiendo al espíritu civilista.

Al fijar las expresiones lingüísticas manifestadas en las fotografías de parques de Bucaramanga sobresale la tendencia, en primera medida, a dejar el nombre del parque y su inspiración para dicho nombramiento. Aparecen mencionados los parques *García Rovira*, construido en 1886 y remodelado en 1906 para la celebración del Centenario es el primer parque para la ciudad; *Romero*, construido en 1887 en un sector de

concurrancia ciudadana por ser de activa actividad comercial y por la ubicaci3n del Cementerio Arquidiocesano de Bucaramanga; *Antonia Santos*, construido en 1914 sobre la antigua plazuela Waterloo, pero inaugurado hasta el 7 de agosto de 1928 en principio con un busto en m3rmarol del expresidente Jos3 Vicente Concha y solo hasta 1971 de la mano del escultor Carlos G3mez Castro se alza el busto de Antonia Santos Plata; de los *Niños*, considerado como el primer parque destinado a una poblaci3n espec3fica de la ciudad, los niños, fue empezado a construirse en 1909 sobre los terrenos de Eliseo Camacho pensando en abrigar a la ciudadan3a con un clima favorable para la salud; *Santander*, construido en 1914 sobre la antigua plazoleta Bel3n; *Centenario*, conocido inicialmente como la Plazuela Santa Rosa, desde 1908 cambia su nombre a parque jard3n Reyes Gonz3lez, quien fuera comerciante de la ciudad, aunque ese mismo años la municipalidad comprar3a el terreno a fin de adecuarlo pensando en las actividades conmemorativas del Centenario de la Independencia Nacional.

El nombramiento de estos parques, tal como lo señaala Sebasti3n Mart3nez¹⁴⁴, tiene su inicio a finales del siglo XIX, un periodo que, como se ha hecho menci3n anteriormente, estuvo designado por las guerras civiles y el ascenso econ3mico del burgu3s, pero tambi3n por la creciente demograf3a que dinamiz3 los espacios de la naciente y rural Bucaramanga brindando nuevas magnitudes al comercio y a la concurrancia ciudadana. As3, el espacio que en la ciudad se conceb3a como Plaza de Mercado qued3 obsoleto al punto que se requiri3 la construcci3n de una Casa de Mercado que no fue aceptada por la unanimidad ciudadana y que, en 3ltima instancia opt3 por la apertura de plazuelas que distribuidas por toda la ciudad supl3an la oferta comercial.

El imaginario colectivo que imper3 en la ciudadan3a a finales del siglo XIX asign3 la nomenclatura de las plazuelas en relaci3n a la fervorosa fe. Por ende, las plazuelas fueron nombradas seg3n la religiosidad lo indic3 y se llamaron Bel3n, Santa Rosa, Waterloo, Hospital, y auspiciaron como nacientes espacios urbanos alternativos a la antigua plaza de mercado, siendo plazas sat3lites cuya funci3n era la de solventar las desavenencias del alto ritmo demogr3fico. La ubicaci3n de las plazuelas sugiri3 a los

¹⁴⁴ MART3NEZ BOTERO, Sebasti3n. El imaginario civilista en los parques del centro de Bucaramanga. En: Revista Cultura de Santander, N3m. 4. Bucaramanga: UIS, 2009. pp. 48-52.

habitantes nuevas formas de vida que alternaran la vivienda con la esfera pública teniendo como epicentro el lugar comercial y concurrido, por lo que nuevos barrios fueron edificador alrededor de las plazuelas. En esa dirección, surgieron dos tensiones en el tramo urbano de Bucaramanga: “la direccional, manifestada en la calle, como eje entre un punto de origen y otro de destino (recorrido), y la de centralidad como expresión del espacio conformado alrededor de un imaginario eje vertical, propia de plazas y parque (permanencia)”¹⁴⁵.

En un comienzo las plazuelas no fueron más que una estancia en medio de algunas viviendas y edificios, que con el tiempo fueron incorporadas al mapa mental y a la subconsciencia colectiva de los habitantes, adquiriendo cada vez mayor significancia hasta que, desde los mismos ciudadanos, iniciaría un proceso por llenar de contenido estos espacios con mobiliario y decorativos. Es conocido, señala Martínez Botero, que a principios de siglo XX la plaza de Belén se convirtió en un lugar de alta concurrencia, que, aunque la parroquia buscara demostrar que este era un espacio de dominio privado cuando decidió hacerle un enrejado, continuó constituyendo un núcleo importante para los ciudadanos, por lo que el Concejo Municipal consideró comprarla pensando en desarrollar en allí las festividades del 10 de julio de 1912.

El rechazo por lo militar coincidió con el ascenso económico de finales del siglo XIX, la ciudad en ciernes procuró la apertura de nuevos espacios en tendencia a las nuevas normas urbanizadoras. La figura del padre Romero, “a quien se le atribuye el impulso económico que despertó la fiebre cafetera en Santander”¹⁴⁶, surgió como principio de esta transformación y fue asignado el nombre de Parque Romero para cubrir lugar del primer parque de Bucaramanga. Romero fue importante, como lo asume la historiografía regional, por su aporte a la ciudadanía en calidad de interesarse por la vida espiritual de los más pobres promoviendo la construcción de templos religiosos y viviendas.

¹⁴⁵ MARTÍNEZ BOTERO, Sebastián. El imaginario civilista en los parques del centro de Bucaramanga. En: Revista Cultura de Santander, No. 4. Bucaramanga: UIS, 2009. pp. 52-53.

¹⁴⁶ Ibid., p. 48.

Así, las plazuelas también fueron transformándose de acorde iba creciendo la actividad comercial de la zona, no solo con ciudadanos dedicados a la compra y venta de productos, pues, también había una parte de la población que construía sus viviendas y articulaba su vida alrededor de estos lugares. No se pudo evitar, de ese modo, que el estatus económico no terminara por impregnar las plazuelas, que terminaron por convertirse en parques según crecía en el imaginario colectivo la concepción de ciudad moderna. Y junto al parque Romero se construyó el parque que se llamaría García Rovira, materializando el deseo ciudadano por rechazar lo militar y aceptar la “disposición cívica que emerge desde el estamento civil”¹⁴⁷, pues, la mayor afectación de la violencia civil y militar del siglo XIX sobre la población estuvo en el plano psicológico “donde el impacto producido generó la vocación que se le otorgaría a los nuevos espacios públicos que se construirían en la ciudad”¹⁴⁸.

En esa dirección, los parques nombrados por Tierra Nativa son espacios que en la década de 1920 se hallaban inscritos en el uso del cambio de mentalidad de la población. Aunque si bien es cierto que fueron lugares que se adhirieron a la ciudad en su proceso modernizador estético y arquitectónico, se consagraron a la urbanidad de Bucaramanga bajo el imaginario colectivo de ser utilizados para proclamar simbólicamente la ruptura con el pasado belicoso a fin de abrazar nuevas prácticas y comportamientos civilizados. Las plazas y plazuelas, en un primer momento como espacios de fomento comercial y empresarial, se vieron abocadas hacia una transformación en parques de orden civil, donde el ser humano podía hacer algo que al parecer en el siglo XIX era imposible, como tomar descansos y paseos. Sin embargo, como se intentará explicar en el siguiente apartado, en el mensaje lingüístico no fue suficiente con dejar en claro la nomenclatura de los parques, si es que se pretendía transformar la conducta del espacio público, pues, también fue menester utilizar otras expresiones verbales a modo de reforzar el sistema conductual civilista.

¹⁴⁷ MARTÍNEZ BOTERO, Sebastián. El imaginario civilista en los parques del centro de Bucaramanga. En: Revista Cultura de Santander, Núm. 4. Bucaramanga: UIS, 2009. p. 51.

¹⁴⁸ Ibid., p. 52.



“Estatua del General Custodio García Rovira, en el parque de su nombre. – Bucaramanga”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 20, agosto, 1927. Núm. 35. p. Portada.

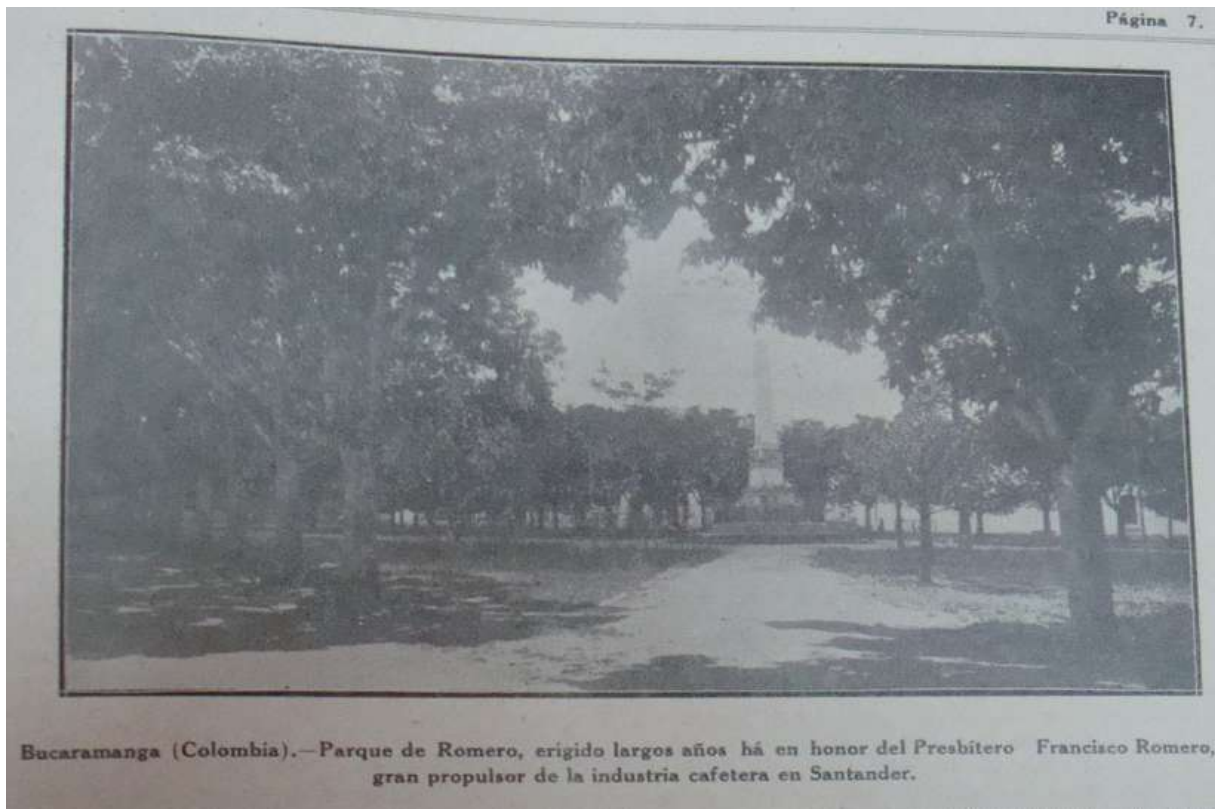
Imagen 45



“Bucaramanga (Colombia) – El parque de Santander, erigido para honrar la memoria eterna del Hombre de las Letras”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 20, julio, 1929. Núm. 124. p. 11.

Imagen 46



“Bucaramanga (Colombia). – Parque de Romero, erigido largos años há en honor del Presbítero Francisco Romero, gran propulsor de la industria cafetera en Santander”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 18, agosto, 1928. Núm. 81. p. 7.

1.3.2.2.2. Espacio público regulador de conducta.

Los seres humanos son los productores del espacio¹⁴⁹, reza la premisa de Henri Lefebvre al explicar desde donde comienza una sociedad a concebir la naturaleza de un lugar bajo formas de relacionarse que deriva en comportamiento y prácticas afines a un sistema de modelo conductual. Pero en los seres humanos, los ciudadanos, rigen estructuras económicas sustentadas por actividades de mercado que abren y expanden

¹⁴⁹ LEFEBVRE, Henri. La producción del espacio. Madrid: Editorial Capitán Swing, 2013. p. 102.

la grieta entre aquellos que se enriquecen por sus privilegios en el sistema capitalista y aquellos que terminan explotados y sometidos a los primeros. De modo que en el espacio esta brecha económica es evidenciada, las conductas de una clase se harán visibles ante las de otra clase, y será en razón del capital social y cultural que unas se impondrán sobre las otras en términos de moral conductiva. Por lo que el espacio social es construido en la interacción de la ciudadanía bajo el sistema de dominación económica de una clase social con acceso privilegiado al mercado.

En esa dirección, el espacio social, argumenta Lefebvre, es de triple accionar: físico, mental y social, y estas tres esferas de acción interactúan entre ellas continuamente para mantener la hegemonía de aquellos que ha impuesto su dominio y control sobre el espacio. El espacio social no deja en ningún momento de ser un producto del conjunto de individuos, se mantiene en acción a causa de las relaciones de producción y de un proceso histórico que acaece sobre una concreta coordenada espacio-territorial.

Sin embargo, a pesar de la hegemonía de clase, el espacio social también es espacio público, pues, éste conlleva la participación de un ente ciudadano sobre un territorio de soberanía estatal. Tal como señala Moisés Vital, el espacio público se convierte en un escenario adecuado hacia el desarrollo de la sociedad que teatraliza todo tipo de interacciones interpersonales. Conlleva, asimismo, procesos que lo terminan por definir en las centralidades urbanas de la ciudad, resaltando la “multifuncionalidad y la capacidad de generar identificación social colectiva con la ciudad, particularidad que establece el reconocimiento del espacio como un mecanismo estructurante en el territorio y como elemento conector para la vida social y el contexto urbano”¹⁵⁰. El espacio público conlleva, según su nombre lo induce, un dominio público, que introduce un uso social colectivo caracterizado por su multifuncionalidad. De ese modo, los lugares de ocio y de actividades económicas son funcionales para la ciudad si ofrecen un propicio acercamiento con los habitantes de un entorno, garantizando las oportunidades de interacción entre la ciudadanía sobre estos espacios.

¹⁵⁰ VITAL MEJÍA, Moisés Yair. El concepto de espacio público; una mirada desde la movilidad y la informalidad. Sincelajo: Corporación Universitaria del Caribe – CECAR, 2019. p. 15.

En esa dirección, los parques de Bucaramanga retratados en Tierra Nativa son acercados al lector por medio del mensaje lingüístico como espacios sociales de uso público, sobre los cuales se incita a llevar modelos de conducta que el empresario y el comerciantes propusieron como aptos para los entornos urbanos reverdecidos. Estos modelos de conducta desarrollan el imaginario civilista que implantó la nomenclatura de los parques, se proponen contrarrestar el flujo social de las plazas y plazuelas e instaurar un imaginario social sobre el espacio que amolde la conducta ciudadana en entornos públicos. Por ello es posible observar adjetivos, descripciones y sugerencias que conciben el comportamiento humano con la armonía del jardín, como por ejemplo “centros de sociabilidad”, “avivan el ensueño y provocan sensaciones de égloga”, “abierto al público después de ser mejorado notable y artísticamente”. De esta forma se produce una *representación del espacio*, que según Lefevre es el espacio conceptualizado por la hegemonía de sus habitantes, en donde se materializan directamente las relaciones de producción de una sociedad. El dominio sobre este espacio es ejercido por medio de los signos y códigos culturales, como lo pueden llegar a ser los discursos emitidos desde los medios de comunicación que designan el criterio del sistema conductual social del parque por medio de jergas, vocablos, términos y expresiones verbales.

Al emitir palabras que la ciudadanía asocia con la armonía y la tranquilidad, el mensaje lingüístico implanta una forma de asumir el espacio público del parque alejado de la concurrencia y la aglomeración de las plazas y plazuelas de mercado del siglo XIX. Se invita a la ciudadanía a participar de los espacios bajo ciertos estándares de conducta asociados a la civilización y al sujeto moderno, en donde la sociabilidad y la armonía del ambiente se hallan en consonancia sobre un lugar específico de la urbe. Así, pues, el parque es un escenario con una estética modernizadora que desde Tierra Nativa la burguesía construyó un imaginario social encargado de dictaminar una conducta inclinada hacia la categoría de civilismo. No bastó con la nomenclatura de los parques, como se observó en el apartado anterior, fue necesario también reforzar el discurso de ruptura y disolución con la guerra a partir de manifestaciones lingüísticas encauzadas hacia el ambiente armonioso y pacífico.

Ahora bien, al tiempo que se implementaba el circuito de parques, ante las quejas de la ciudadanía por el aumento de los hurtos que se producían en la vía pública y que involucraba como delincuentes a jóvenes entre 14 y 16 años en su mayoría, en Bucaramanga estaba implementada desde 1918 la legislación de 1890 del gobierno nacional que autorizaba a la municipalidad la creación de una Casa de Corrección y Escuela de Trabajo de Santander, que fue impulsada por las élites letradas republicanas a modo de modernizar el sistema de castigo por medio de la creación de códigos penales. Sin embargo, las primeras casas de corrección del país, las que se abrieron en Medellín, Bogotá y Bucaramanga, presentaron precarias condiciones de higiene, siendo estos sitios un caldo de insalubridad que provocaba plagas y contagios de enfermedades. Por lo que hasta 1923 en Medellín se implementó nuevamente la medida correccional, y en el caso de Bucaramanga la Asamblea Departamental ordenó en 1924 la reapertura de la Casa de Corrección y Escuela de Trabajo de Santander.

Por medio de la creación de esta institución, sobre el espacio público de la ciudad se implementó una retórica de patologización de los problemas sociales y una política de modernización del castigo que incluía la *profilaxis* de la criminalidad.¹⁵¹ Ambas instituciones se encargaron de procesar e institucionalizar a los menores de edad catalogados entre hijos díscolos, niños y jóvenes acusados de vagancia, pequeños hurtos, robos, abusos, abusos de confianza, y a los “abandonados física y moralmente”, comúnmente los mendigos y huérfano, también denominados “en peligro”, pues se preveía su futura relación con el crimen. El resultado a esperar era el saneamiento del entorno urbano, dedicado a la movilidad social sustentada en relaciones sociales de adecuada moral.

Los más interesados en las conductas sociales, en el proceso de construcción penal que determina las categorías de los potenciales jóvenes a recluir, dictaminaron bajo nociones médicas, que aquellos individuos jóvenes que afectaban la imagen del espacio público se hallaban en posición de potenciales delincuentes. Los mendigos y

¹⁵¹ ORTIZ CRIOLLO, Andrea Lucía. La casa de menores y la escuela de trabajo de Santander y el juzgado de menores de Bucaramanga, castigo disciplinario de Niños y Jóvenes Delincuentes, Bucaramanga, 1925-1939.

los huérfanos, por ende, se encontraban en una posición de ser restringidos de los espacios como los parques, de modo que si no querían ser recluidos debían, cambiar su comportamiento, lo que no estaba al alcance de ellos, o alejarse de los espacios concurridos y de estabilidad para la ciudadanía, por lo que terminaban por esconderse. Al establecer la casa de corrección en Piedecuesta, a 20 km de Bucaramanga, esta medida sirvió para contribuir al comportamiento moral adecuado que pretendían las élites implantar sobre el espacio público, aislando a los jóvenes entre 7 y 17 años que fueron recluidos.

La casa de menores no fue el único espacio materializado para contener los problemas de higiene y movilidad. Desde 1927 en los terrenos de La Mutualidad, y en los barrios de Girardot y Comuneros se habían adecuado campos de juegos deportivos de fútbol, baloncesto y atletismo, en su momento utilizados para las olimpiadas regionales, y después brindados para el uso ciudadano. Igualmente, los edificios como El Comercio, Tennis Club, y el Club Los Profesionales proveían a la ciudad de un auxilio en la masificación de la ciudad.

La ciudadanía fue sometida, de ese modo, a un *control social* característico de los estados modernos según lo planteado por Michel Foucault^{152 153} y Max Weber¹⁵⁴, que preveía remediar los desequilibrios causados la expansión de capitalismo por medio de la regulación de las relaciones interpersonales. El impacto industrial tuvo sus consecuencias en Bucaramanga y los parques fueron una medida de solventar, creando una hegemonía unificadora en el criterio colectivo sobre el proceder conductual, por lo que el ente hegemónico en la esfera económica, bajo la consciencia del Estado, implementó mecanismos formales de control agrupados en un conjunto de sistemas normativos establecidos a través de mecanismos asociados con la religión, el derecho, la ética y lo penal.

¹⁵² FOUCAULT, Michel. Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión. México: Siglo XXI Editores. 1976.

¹⁵³ FOUCAULT, Michel. Los Anormales. Curso en el Collège de France (1974 – 1975). Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1999.

¹⁵⁴ WEBER, Max. Economía y Sociedad. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2019.

El parque se convirtió en un espacio para la recreación familiar, los paseos pacíficos y entornos para la agradable conversación, aquellos que acudían a sus senderos representaban la antítesis de los individuos que acudían a las chicherías, llegando a quebrar con los hábitos coloniales al tiempo que se restringía toda práctica ciudadana que saliera del orden civilista burgués. Los senderos de estas zonas verdes acudían en prestación de la ayuda por ampliar las calles para que los transeúntes recorrieran el “plano de la ciudad futura” solventados de la precaria ventilación de los edificios, los problemas de desagüe de alcantarillas y de la apatía e inmovilidad del trazado español colonial¹⁵⁵.

En mérito de lo anterior y ratificando lo ya mencionado, las fotografías de parques de Bucaramanga se instalan en Tierra Nativa bajo un uso de contribuir con el control del espacio público. Por medio de la visualidad de la imagen se implanta un modelo de conducta en el espacio público, inclinado hacia la corrección moral de la ciudadanía en la convivencia con el entorno reverdecido dentro de la ciudad. Las élites empresariales se interesaron en brindar una representación del espacio que pretendía indicar modelos de hábito y costumbres que condujeran hacia segregar la circulación por los parques.

¹⁵⁵ GÓMEZ-CASTRO, Santiago. TEJIDOS ONÍRICOS. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá. Bogotá: Universidad Pontificia Bolivariana, 2009. p. 119.

Imagen 47



“Parque y estatua de Custodio García Rovira, abierto de nuevo al público después de ser mejorado notable y artísticamente, merced a los esfuerzos del Concejo y del Personero, ayudados con eficacia por la ciudadanía bumanguesa”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 20, julio, 1928. Núm. 78. p. 41.

Imagen 48



“El parque del Centenario, en la capital santandereana, tiene rincones como este, que avivan el ensueño y provocan sensaciones de égloga”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 31, mayo, 1930. Núm. 167. p. 7.

1.3.2.3. Mensaje denotado.

1.3.2.3.1. Zonas reverdecidas y confortables a la vista.

En cuanto al mensaje denotado, las formas puras de la fotografía son captadas a través de un encuadre horizontal que pretenden abarcar en lo ancho de la imagen casi la totalidad de la arquitectura contigua, igualmente de la arboleda, mobiliarios y de la iconología histórica del parque. Por ende, el punto de interés consiste en el retrato de

los monumentos históricos rodeados por espacios de socialización y esparcimiento ambientados por elementos de la flora urbana. Para conseguir esto, las fotografías fueron captadas desde ángulos normal y un leve contrapicado que pretendía situar el centro y corazón del parque como punto de relevancia hacia el espectador y así situar el monumento y mobiliario histórico del parque como un primer punto de observación.

Adicionalmente al sentido patrio y conmemorativo, los parques se construyeron con la intención de generar posibilidades de recreación y entretenimiento para los habitantes de la ciudad. El parque García Rovira, el primero de este tipo, incluía dentro de su equipamiento nuevos jardines, asientos de madera, farolas de alumbrado y senderos. En el Parque Romero las arboledas pasaron a ser interés principal, con senderos y asientos que hacían disfrutable la estancia allí, y en el parque centenario se añadió una fuente en su centro con funciones simbólicas del *jardín*.

Así mismo, en las fotografías es posible identificar la presencia de ciudadanos utilizando el mobiliario y los senderos del parque. Los elementos físicos, por ende, aparecen en las fotografías como partes de un escenario que sostiene la vida social de la ciudadanía. Lo que fotografías muestran es una ciudad en movimiento, cuyo ajetreo hace posible que se construyan zonas para el esparcimiento y descanso. Queda demostrado en la fotografía que son las personas las que avivan el espacio de parque, con un tráfico propiciado por motivos relacionados a la función de las zonas reverdecidas producto de la moderna dinámica económica que avasallaba a Bucaramanga.

De este modo, se puede observar que la función técnica de las fotografías de los parques es la construcción de un espacio social que regule la conducta ciudadana al tiempo que segregue a la población. Son zonas que atraen al ciudadano por el reconocimiento, y posterior relevancia, hacia los próceres políticos y sociales en un espacio caracterizado embellecimiento urbano. Las personas que aparecen en el tránsito del parque, cumplen la simbolización de la conducta cívica que es propiciada por un escenario que cumple con adecuada higiene pública.

Imagen 49



“Bucaramanga (Colombia). – Parque de García Rovira e iglesia de San Laureano”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 18, agosto, 1928. Núm. 81. p. 5.

1.3.2.4. Mensaje connotado.

1.3.2.4.1. Higiene pública en la hegemonía del espacio: Un lugar reverdecido en la urbe moderna para el ocio.

La capacidad de la municipalidad para ejercer una viable planificación urbana mejoró a partir del valor en ascenso de las rentas y a la integración con la élite de la ciudad. El presupuesto para la tercera década aumentó año por año, según Rueda y Álvarez¹⁵⁶, si en 1915 funcionaba con \$29317, en 1920 habían duplicado ese valor a \$60541. El predial de 1914 que había representado \$4200, ahora ascendía a \$13000. Dado este incremento del presupuesto, los concejales agendaron prioridades en torno al mejoramiento de las condiciones del espacio público, entre ellas el aseo público, y por ende se llevaron a cabo medidas en pro de la higiene pública, como que el primer año de la década de 1920 “se bendijo y se inauguró un pabellón para tuberculosos y otro para *locos* en el Hospital San Juan de Dios”¹⁵⁷, o, con las ordenanzas del plano Departamental de destinar el 50% de los fondo de Higiene para “obras públicas de saneamiento”.

La *higiene pública*, por ende, no fue un aspecto ignorado en Bucaramanga durante el periodo de circulación de Tierra Nativa. Esta iniciativa por el mejoramiento de la salubridad en la esfera urbana comienza desde mediados del siglo XIX en dos lugares de Europa, en Inglaterra en la década de 1840 cuando se implementaron políticas sanitarias sobre el orden urbano a fin de disminuir las epidemias de cólera, y en Francia, cuando se celebró en 1851 en la ciudad de París la 1° Conferencia Sanitaria Internacional. Desde ahí el orden urbano moderno dispuso de medidas que procuraran conservar la higiene y la limpieza públicas que, más allá de embellecer la ciudad, controla la salud de la ciudadanía, por lo que, en los países como Holanda, Bélgica, Portugal, Estados Unidos, para el caso Latinoamericano el más resaltante es el de Argentina, el urbanismo moderno implementó en el ordenamiento territorial las zonas verdes como espacios que se involucraran en las actividades domésticas de la ciudadanía.

Y no fue ignorado en Bucaramanga entrado el siglo XX, debido a que sobre la población de la ciudad comenzó a sentir las enfermedades provocadas por

¹⁵⁶ RUEDA GÓMEZ, Néstor & ÁLVAREZ FUENTES, Jaime. Historia Urbana de Bucaramanga. 1900 – 1930. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2001. p.p. 110-130.

¹⁵⁷ Ibid., p. 136.

hacinamientos en edificaciones desprovistas de acondicionamiento óptimo, entre ellas la más sobresaliente fue la tuberculosis. No es sorpresa si se toma en cuenta que hubo un alza demográfica en las primeras décadas, con nuevos contingentes humanos incorporándose a la vida urbana de Bucaramanga, así, si en 1918 en la ciudad habitaban 21918 personas en el casco urbano, en 1928 la cifra llegaba a 44083, creciendo un 7.3%. Y en cuando a la cantidad de viviendas que se levantaban sobre la urbe, en 1912 existían 2402 casas, en 1926 llegaron a ser 3407, y en 1928 se alcanzó la cifra de 4927 viviendas. Por tal razón, tomar una actitud moderna, correspondía a tomar consciencia de la ciudad como un espacio apropiado para vivir según la fórmula planteada por los urbanistas de principios de siglo: “confort, higiene, y goce de vivir”¹⁵⁸.

En una ciudad con este crecimiento, que pasa de municipio a ciudad, el sistema tradicional de relaciones sociales es modificado con nuevos actores de la vida pública y con nuevos espacios que escenifican dicha vida pública. Señala José Luis Romero que “el nuevo rico, el pequeño comerciante afortunado, el empleado emprendedor, el artesano habilidoso, el obrero eficaz, se abrieron paso por entre los recovecos del armazón social y terminaron por dislocarlo”¹⁵⁹ tomando distancia del modelo del casco urbano antiguo y asimilando uno moderno.

El parque, por tal, aparece como un espacio social capacitado para hacer del tránsito urbano sustentable en la medida en que brinda un escenario que auspicia en la ciudadanía mejores condiciones de sociabilidad. Es un espacio que recoge la tradición conceptual de jardín, aquella que desde la biblia con el *jardín del Edén* concibe este espacio como un lugar dotado de un paisaje reverdecido dispuesto para el goce y el disfrute, así como para el crecimiento del espíritu y del intelecto en relación a su exuberante inspirador ambiente. Francia e Inglaterra adoptaron esta visión romántica al paisaje urbano y las ciudades latinoamericana en su modernización la terminaron por asimilar.

¹⁵⁸ GÓMEZ-CASTRO, Santiago. TEJIDOS ONÍRICOS. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá. Bogotá: Universidad Pontificia Bolivariana, 2009. p. 105.

¹⁵⁹ ROMERO, José Luis. Latinoamérica: Las ciudades y las ideas. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2001. p. 260.

Así, el plan de instaurar un recorrido de parques en Bucaramanga en 1908 cuando Eliseo Camacho y la municipalidad llegan a un acuerdo por el terreno que pasó a ser el Parque de los Niños se acopla en la transición de municipio a ciudad moderna, en medio del crecimiento comercial y del ascenso del comerciante. Las fotografías de parques son utilizadas, de ese modo, para representar la imagen de una ciudad que no está en ciernes de ser sofisticada, por el contrario, que su sistema de relaciones entre lo humano y urbano se ha acoplado bajo la construcción de espacios que contienen toda actividad que requiera la movilidad humana. Son imágenes que emitieron una idea de un escenario urbano contemporáneo, caracterizado por la higiene que permitía la estancia de las personas.

La producción de estas fotos por parte de Tierra Nativa demuestra una búsqueda por ejemplificar visualmente la transformación de la ciudad bajo la dinámica de los agentes públicos y privados que la componen. Se exponen espacios verdes trazados por la cotidianidad ciudadana ideales para la sociabilidad y el esparcimiento. Se trata, entonces, de una Bucaramanga caracterizada por el modelo de Ciudad Jardín, constituida como una urbe proveída de campo abierto, medios de comunicación rápidos en arterias viales principales, con zonas de vivienda e industria ubicadas en anillos concéntricos.

De ese modo, la distinguida ciudadanía de Bucaramanga divulga una imagen urbana de los parques de la ciudad como expresiones de una ciudad moderna, que en su proceso característico de crecimiento demográfico efectuó las transformaciones necesarias para hacer sustentable la movilidad y la vida pública por medio de la construcción de espacios con entorno armonioso, llenos de la naturaleza capaz de brindar salud.

Sin embargo, no sólo construyó una imagen higiénica de Bucaramanga a través de los parques fotografiados, además de ello se representó a sí misma como la clase social que en esencia y fundamento se halla apta para utilizar los parques como espacio de provecho a partir del *ocio*. Las actividades, tal como lo señalan desde el mensaje lingüístico, que se ejecutan sobre el parque son dirigidas hacia el desarrollo integral de

los seres humanos, conllevan un crecimiento personal a partir del vínculo persona-naturaleza.

A este comportamiento de poblar el parque en búsqueda de la práctica del ocio corresponde un *ethos* que reúne una conducta establecida en un sistema de vida urbano, donde el ciudadano se halla distanciado de su pasado colonial y todas las tentaciones que éste ofrecía y, al mismo tiempo, se sentía abrigado en la comodidad del espacio del parque que simbolizaba un seguro ante los “riesgos permanentes que implicaba la existencia moderna”¹⁶⁰.

Pero esta noción de ocio contiene un elemento socioeconómico, pues, a partir del crecimiento de las sociedades industriales y del ascenso del burgués, el ocio se relacionó con la ocupación de las horas libres. Y aunque la democratización del tiempo con la reducción de la jornada laboral procuró que el ocio sirviera para el conglomerado íntegro de la población, el tiempo de calidad se mantuvo como un privilegio de clase restringido para aquellos que desde la estructura mercantil local se permiten una movilidad social que le asigna una condición que no es la de obreros o asalariados.

El parque es, entonces, un lugar de *segregación espacial* que, a pesar de ser construido bajo políticas de saneamiento público, es representado en los medios como escenario contenedor de una población homogénea, diferente de aquella que la rodea como lo es el resto de la ciudadanía. Las fotografías emiten la idea de un espacio en el cual se articulan/encuentran las personas que pertenecen a una clase social, hacen uso de sus instalaciones y mobiliarios porque disponen las posibilidades materiales para hacerlo, se adjudican simbólicamente el dominio del espacio instalando desde la fotografía una idea que relaciona al parque con el ciudadano civilizado y distinguido.

La división de la ciudadanía en clases sociales se traduce en diferencias espaciales y en las fotografías son mostradas unas familias privilegiadas con el acceso a desarrollar vida social en los parques. Sobre éstos se asienta el poder económico y termina por

¹⁶⁰ GÓMEZ-CASTRO, Santiago. TEJIDOS ONÍRICOS. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá. Bogotá: Universidad Pontificia Bolivariana, 2009. p. 106.

reflejar el abismo social. No solo son herramientas que contribuyen a la higiene pública, también son lugares que utiliza una clase social para distinguirse exponiendo sobre ellos su hegemonía económica reflejada en la disponibilidad de tiempo. De esa forma, la clase social alta se vincula a sí misma con el parque como el ente capacitado para ocuparlo. El recorrido de parques por la ciudad fue una iniciativa para que aquellos con la disponibilidad de tiempo y salud pudieran apoderarse simbólicamente del espacio, la vida social de los parques fue, entonces, la ocupación de solo una parte de la ciudadanía de las zonas públicas modernas de Bucaramanga.

En mérito de lo anterior, es posible afirmar que las fotografías de parques de Bucaramanga fueron una herramienta para representar la higiene pública de la Bucaramanga moderna y representarse a sí misma como la clase social que produce la vida social de los parques. De las antiguas plazas en donde toda la población se aglomeraba los días de mercado, surgieron los parques como “pulmones de la ciudad” para articular individuos que ocupaban su tiempo de ocio en contemplar las zonas embellecidas de naturaleza. Los parques se asumieron como símbolos modernizantes y como espacios a ocupar, esto último siguiendo las directrices de la movilidad de las clases sociales bajo la segregación socioespacial.

Así, en Tierra Nativa, los parques en Bucaramanga se constituyen como la representación material de una idea histórica sobre el modo de vida en sociedad que involucra a la ciudadanía o a una parte de ella. Pues, de acuerdo con Sebastián Martínez, la edificación de los parques no sólo embelleció la ciudad, sino que actuó como mecanismo civilizador de la población, que del “papel propio de articuladores de la vida y conformación urbana, durante una porción del siglo XX encarnaron simbólicamente los deseos y aspiraciones de una generación signada por la guerra”¹⁶¹.

¹⁶¹ MARTÍNEZ BOTERO, Sebastián. El imaginario civilista en los parques del centro de Bucaramanga. En: Revista Cultura de Santander, Núm. 4. Bucaramanga: UIS, 2009. pp. 44

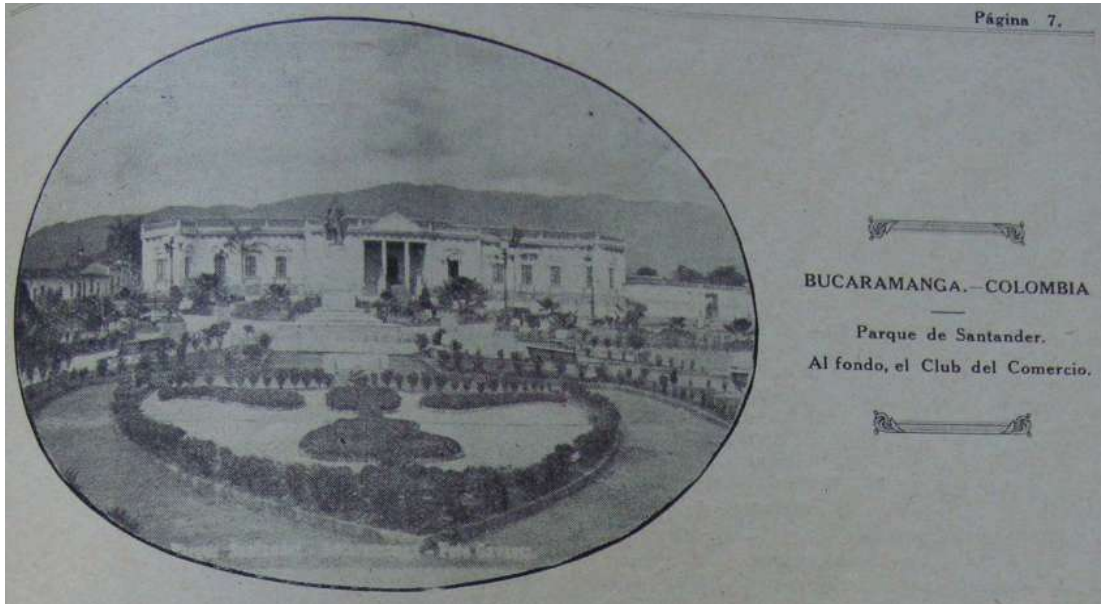
Imagen 50



“BUCARAMANGA (Colombia). – Aspecto del costado occidental del Parque Bolívar, en construcción.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 21, febrero, 1931. Núm. 204. p. 13.

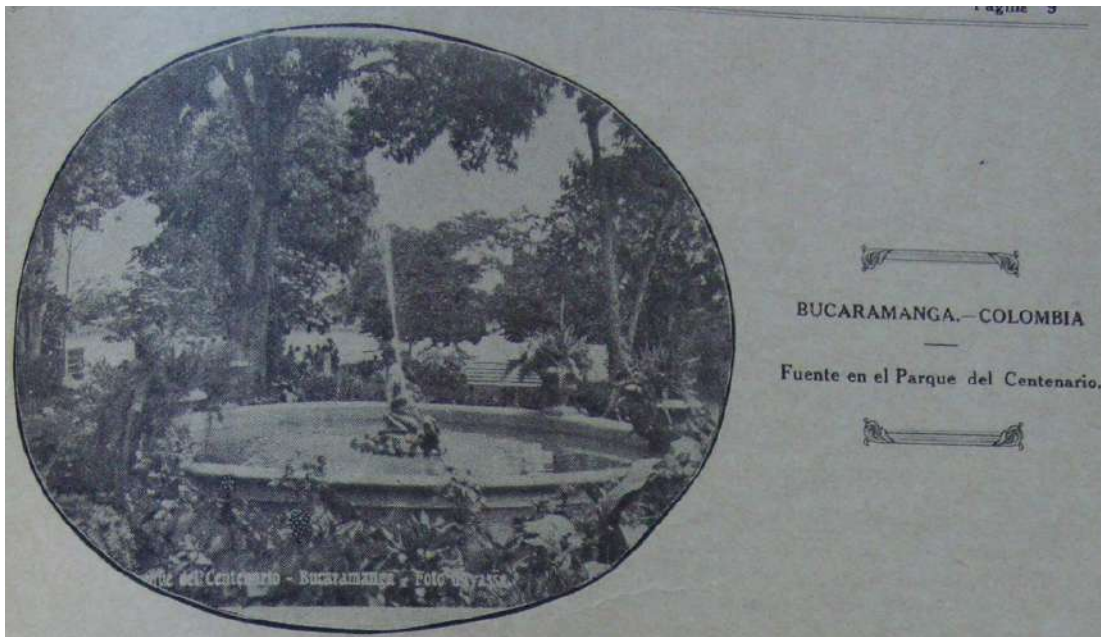
Imagen 51



“BUCARAMANGA. – COLOMBIA. Parque de Santander. Al fondo, el Club del Comercio”.

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 14, septiembre, 1929. Núm. 132. p. 9.

Imagen 52



“BUCARAMANGA – COLOMBIA. Fuente en el parque del Centenario.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 14, septiembre, 1929. Núm. 132. p. 9.

Imagen 53



“Bucaramanga. – Parque del Centenario.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 20, julio, 1929. Núm. 124. p. 43.

Se ha pretendido narrar en las páginas anteriores que componen este primer capítulo, abarcando los distintos espacios urbanos, que desde la clase sociales de comerciantes y empresarios que se hallaban vinculados a Tierra Nativa existió anhelo de representar la modernidad de Bucaramanga al mismo tiempo que se representaron a sí mismos como clase social. La vivienda, los parques presentados por la revista constituyeron los puntos y espacios urbanos que revelaron la jerarquía socioeconómica que regía en la urbe. El acceso a la propiedad de una casa-quinta y la ocupación hegemónica del espacio público materializado en los parques constituyen los puntos referentes de representación de la burguesía.

La imagen de la ciudad, su transformación fisionómica de municipio a urbe moderna fue proporcional al ascenso social del comerciante. La fotografía de casas, parques y edificios de finales de la década de 1920 articula de forma visual ese ascenso que inició desde los primeros años del siglo XX, donde el café y el tabaco instituyeron las dos

formas de prosperidad económica atrayendo a los pobladores de zonas de mayor ruralidad a buscar oportunidades laborales. Ya en 1926, cuando comienza a circular Tierra Nativa, la clase social alta se ha constituido como el ente promotor de la riqueza, lo demuestra en la imagen arquitectónica que acopla sobre Bucaramanga y termina por representarse así misma en fotografías como dominadora de esas dinámicas de transformación urbana.

El ciudadano intelectual y civilizado expresó en las fotografías la dominación y control sobre el espacio, hizo visible el criterio sobre la vivienda moderna que concebía gracias a que su posición económica en la ciudad obraba a favor de acceder a la propiedad privada. Las tipologías arquitectónicas lograron distinguir, llevar más alto el estándar de prosperidad, por lo que se instaló una idea de casa burgués con tradición europea que materializó las relaciones sociales de división de clases que imperaban en ese momento en Bucaramanga.

Así, la modernidad de la vivienda en Bucaramanga representada en las fotografías demuestra la hegemonía burguesa sobre el espacio social. Las casas vistas en las fotos manifiestan que el enriquecimiento económico a partir de las dinámicas comerciales de mercado confiere el acceso al espacio y el sustento del control sobre el mismo. Bajo el término de casa-quinta el industrial y comerciante se confirió el posicionamiento de ente modernizador y distinguido de la ciudad.

Igualmente, la modernidad estuvo representada en fotografías de parques de la ciudad, pues, estos constituyeron el símbolo de salubridad de una urbe que crecía rápidamente en su formación fisionómica. La higiene pública de las urbes modernas era percibida desde las fotos, la ciudad que la burguesía estaba construyendo también estaba dotada de espacios que hacían frente a las enfermedades provenientes de los insalubres hacinamientos. El reverdecimiento en la urbe de Bucaramanga obedeció, pues, al ordenamiento territorial moderno.

Sin embargo, las fotografías de parques no solo expresaron una imagen de una ciudad modernizada bajo las políticas de la higiene pública, también fueron una herramienta de

para representarse a sí misma como la población capacitada en aprovechar el espacio del parque. Se extendió esta dominación al espacio público del parque, que desde el mensaje lingüístico se ofrecieron descripciones de las pautas sociales a seguir, sirviendo de reguladores de la conducta a fin de atender al espíritu civilista que desde el siglo XIX estaba presente. El uso de parque, por medio del tiempo libre y el ocio, reveló que una parte de la población disponía de los medios para asistir a actividades que involucraran pasear al aire libre. Desde las fotografías no se expresa el uso de los parques como un resultado del tiempo libre, más bien se construye una senda de conducta para acudir al parque a fomentar el crecimiento del espíritu y del intelecto.

De ese modo, el parque no está excluido de la segregación socioespacial, la división entre una clase social dominante se encuentra presente, pues, el restringido uso de la totalidad de los beneficios del parque divide a la población según el acceso que algunos puedan tener o no tener al espacio público. La notable ciudadanía representada en Tierra Nativa expande su dominio sobre este espacio utilizando la imagen fotográfica para reafirmar su posición de individuos que asignan un sistema conductual al parque en su calidad de clase social hegemónica.

En su incorporación al espacio urbano, los parques como lugares públicos combinaron funciones higiénicas con aspectos cívicos, que pretendían ser definidos como representaciones simbólicas del poder de la poderosa clase social que se desarrollaba en esa época. Bucaramanga tomó una dirección intentando asimilar a Buenos Aires en Argentina y que París en Francia, y desarrolló un modelo de espacio público corporizado en grandiosos parques, mediante los cuales el Estado-Burguesía trataba de imponer su dominio sobre la naturaleza y la sociedad, y con esto mostrar su poder. La intención, por ende, de los primeros parques de la ciudad, derivados de las plazas coloniales, era entonces cuádruple: conmemorativa, decorativa, higiénica y recreativa.

2. Fotografía de infraestructura vial: La articulación económica en aras del progreso.

Imagen 54



“Poético trayecto de la carretera de Bucaramanga a Girón. A lo lejos se destacan las airosas torres del templo donde fue bautizado el General Antonio Baraya.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 18, agosto, 1928. Núm. 81. p. 11.

Durante el mes de febrero del presente año de 2024, el Ministerio de Transporte en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) entregó al departamento de Santander 11,8 kilómetros de calzada que pertenecen al proyecto Ruta del Cacao que comenzó a desarrollarse desde la década del 2000. Francisco Ospina, presidente de la ANI, infundió la noción de progreso a esta obra sosteniendo que: “Este proyecto es clave para el transporte de carga pesada y facilitará la salida de los productos de la

región. Sin duda, la infraestructura vial abre puertas para el desarrollo, empleo y la conectividad”¹⁶².

Al momento de escribirse estas páginas la concesión vial de la Ruta del Cacao, una obra que pretende vincular Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó, se halla en un avance del 96,82%, con una longitud de 151,6 km, de los cuales, 57,42 km son construcción de segunda calzada, 46,74 km de mejoramiento y rehabilitación de calzada sencilla; y 76,6 km para operación y mantenimiento. Sus inversiones alcanzan los \$2,83 billones (cifras de diciembre de 2023). En fase de construcción se han generado aproximadamente más de 3.700 empleos, beneficiando a cerca de 500.000 personas de Girón, Betulia, San Vicente de Chucurí, Lebrija, Barrancabermeja y Yondó¹⁶³.

El logro más resaltable de esta obra es la optimización del transporte y comercio en los municipios de Santander, logrando acercar núcleos urbanos periféricos como San Vicente y Lebrija con las zonas de producción petrolera de Santander y de producción ganadera en Antioquia. De ese modo, se consigue articular una parte del territorio colombiano que desde el siglo XIX se ha intentado vincular al centro del país a favor del resurgimiento económico de territorios olvidados que, en su marginación, continúan en la precariedad de más de un siglo.

El desarrollo de las vías de comunicación, como la Ruta del Cacao, es un tópico que en la historia nacional no resulta ajeno a las condiciones económicas por las que ha atravesado Colombia, llegado a ser catalogado como el problema más fundamental de la historia económica del país¹⁶⁴. Su envergadura conlleva a una funcionalidad para el

¹⁶² MURCIA, paula. (2024). Entregan nuevo tramo de megaproyecto Ruta del Cacao. Bogotá. Recuperado de: <https://www.valoraanalitik.com/entregan-nuevo-tramo-de-megaproyecto-ruta-del-cacao-en-colombia/>

¹⁶³ ANI. (2023). Ministerio de transporte evalúa medidas para restablecer movilidad por el corredor vial Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó. Bucaramanga. Recuperado de: <https://www.ani.gov.co/ministerio-de-transporte-evalua-medidas-para-restablecer-movilidad-por-el-corredor-vial-bucaramanga>

¹⁶⁴ SAFFORD, Frank. El problema de los transportes en Colombia. En: Economía colombiana del siglo XIX, Meisel Roca, Adolfo & Ramírez, María Teresa (editores). Bogotá: Fondo de Cultura Económica,

correcto empleo del transporte, que suple parte de las necesidades y exigencias que la población expresa a partir de la búsqueda de una óptima movilidad comercial e individual. Sin embargo, como lo menciona Yennifer Camargo Bonilla, el avance en la construcción de caminos y carreteras ha estado en todo momento condicionado por las vicisitudes acarreadas “desde la compleja articulación de la geografía, la economía, la sociedad y las políticas institucionales del Estado”¹⁶⁵.

Desde esta investigación se han identificado dos proyectos de infraestructura regional que comerciantes y empresarios adscritos a Tierra Nativa pretendían impulsar para que su ejecución se efectuara y así, como ocurre actualmente con la Ruta del Cacao, alcanzar un alza económica que beneficie al flujo del comercio y el transporte. Y, estos dos proyectos que serán analizados, cubrieron cada uno respectivamente tramos sobre lo que la Ruta del Cacao ha extendido su cobertura. El primero y más importante, si se observa la intensidad con la que se publicaban fotos de sobre su construcción, fue el Ferrocarril Central del Norte; el segundo proyecto consistió en las rutas de carreteras provinciales que comunicaban los municipios de Santander entre sí y con Bucaramanga.

Así, estos dos proyectos de infraestructura componen el contenido de este segundo capítulo, donde se analizará el material fotográfico relacionado a cada uno de los dos, empezando por el Ferrocarril Central del Norte, y continuando con el conjunto de carreteras intermunicipales que vinculaban a los centros urbanos de Santander entre sí.

2.1. La infraestructura vial y la articulación económica de Colombia.

Las vías de comunicación han conformado un núcleo de intervención e inversión para el Estado colombiano, que desde sus comienzos puso en marcha la integración de la política económica nacional, tomando acciones que promovieran la articulación del

2010. p. 523.

¹⁶⁵ CAMARGO BONILLA, Yennifer. Historicidad del transporte en Colombia, un proceso de transición y rupturas. En: Tzintzun, revista estudios históricos, Núm. 69. 2019. Universidad michoacana de San Nicolás. p. 197.

territorio nacional por medio de los puertos, caminos, carreteras y líneas férreas. Así, desde el periodo colonial hasta el siglo XX, la construcción de caminos y rutas de comunicación surgió como un mecanismo básico para el acoplamiento de la movilidad sobre un territorio variado en topografía.

Al momento de hacer referencia sobre la configuración y consolidación de los Estados-Nación modernos en occidente, el sociólogo Norbert Elías¹⁶⁶ considera que la agrupación territorial y el aumento del poder económico establecen bases para la conformación de cualquier Estado-nación, y es por esa razón que desde sus inicios los Estados occidentales se han preocupado tanto por la integración territorial.

En esa dirección, continuando con Elías¹⁶⁷, el control del territorio, y el consecuente tráfico de víveres y mercancías dentro de éste, constituye un incentivo inmediato para que el Estado procure la concentración del poder. Así, las intervenciones estatales que conllevan a reforzar infraestructura, según aumenten los excedentes monetarios y comerciales, son mecanismos efectivos para la vigilancia territorial.

En Colombia las vías de comunicación se convirtieron en el siglo XIX en el sostenimiento económico de la naciente república independiente, permitiendo que actividades como el comercio y la migración se desarrollaran, y, al mismo tiempo hiciera que las ciudades crecieran. Al comienzo, los caminos reales por donde las mulas transportaban la carga, los silleros, y los champanes componían los principales mecanismos de movilidad en el país, no obstante, fueron las rutas fluviales las que tuvieron mayor desarrollo desde principios del siglo hasta mediados, abarcando el río Magdalena como ruta guía para la movilización en buques de vapores de un lugar a otro en el territorio nacional¹⁶⁸.

¹⁶⁶ ELIAS, Norbert. El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas. Fondo de Cultura Económica, 1994. pp. 336-337.

¹⁶⁷ Ibid., p. 313-314.

¹⁶⁸ SAFFORD, Frank. El problema de los transportes en Colombia. En: Economía colombiana del siglo XIX, Meisel Roca, Adolfo & Ramírez, María Teresa (editores). Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2010. p. 524.

Sin embargo, este no fue un proceso que se dio sin obstáculos o incertidumbres, pues, a comienzos de siglo el transporte era muy básico y de onerosos costos. Las rutas de los caminos reales, que posteriormente se convertirían en caminos de herraduras, tenían un valor monetario que dependía de las condiciones meteorológicas. Las lluvias no sólo demoraban los fletes, sino que aumentaba al doble su precio. Cuando llegó la década de 1830 el gobierno nacional inició una apertura de concesiones con empresas privadas que construían caminos para establecer peajes a viajeros y cargas, e igualmente les concedió tierras para poblar y explotar. Esto permitió la llegada de colonos que sirvieron como manos de obra para la construcción de carreteras y fue la génesis de centros urbanos que posteriormente se unirían a la red comercial del país¹⁶⁹.

No obstante, el avance en infraestructura vial fue lento, y para que se ejecutara una obra ferrocarrilera tuvieron que pasar más de treinta años posteriores a la independencia, cuando se llevó a cabo por labor de una constructora norteamericana la construcción del ferrocarril de Panamá, entre 1850 y 1855. De ahí pasaron veinte años para que comenzara la obra del Ferrocarril que proyectaba Antioquia con el río Magdalena, y posteriormente los ferrocarriles que comunicaban Cali con Buenaventura y Girardot con Tocaima, todas dirigidas por el ingeniero cubano-americano Francisco Cisneros, al mismo tiempo se efectuó la obra del Ferrocarril de Bolívar que conectaba Barranquilla con la bahía de Sabanilla.

Sin embargo, no todos los proyectos ferrocarrileros avanzaron a paso rápido en su ejecución. El Ferrocarril del Norte, una ambiciosa obra propuesta por el comerciante de tabaco Guillermo Wills, pretendía vincular Bogotá con el departamento de Santander hasta llegar a Cúcuta. Este ferrocarril estaba constituido por tres secciones: La sección primera, que consistía en el trayecto entre Wilches y Fonce; la segunda sección que pretendía abarcar desde El Claro Km 12 hasta el puente La Libertad Km 225; y la tercera sección que empezaba desde El Claro e iba hasta Bogotá. Y aunque el gobierno desde el siglo XIX concediera las licencias para su construcción, fue en la

¹⁶⁹ SAFFORD, Frank. El problema de los transportes en Colombia. En: Economía colombiana del siglo XIX, Meisel Roca, Adolfo & Ramírez, María Teresa (editores). Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2010. p. 536-538.

década de 1910 que las obras tomaran un avance notable. Sin embargo, este sueño ferrocarrilero no pudo concretarse por la falta de recursos económicos que imposibilitaron la contratación de la mano de obra y la continuación de la obra en la década de 1930.

A pesar de las construcciones de ferrocarriles llevadas a cabo en el territorio nacional, el país no consiguió instalar una red ferroviaria a nivel nacional. Frank Safford sostiene que esto se debió a que, aunque se concibió la idea de un sistema de transporte nacional ferroviario, lo que sucedió fue que “en realidad los ferrocarriles se iniciaron en varias regiones y con distintos fines”¹⁷⁰. Así mismo, Safford complementa que algo que generó proyectos inconclusos y que otros se quedaron en ideas fue la desfinanciación a través de la limitación de los empréstitos extranjeros a finales del siglo XIX y a comienzos de la década de 1930.

En mérito de lo anterior, en Tierra Nativa la infraestructura de carreteras y ferrocarriles fue presentada como el medio de mayor preponderancia para acentuar el progreso regional en Santander, siendo el utensilio previsto para erradicar el atraso económico en el departamento. La labor de estas arterias de comunicación era la de vincular los centros urbanos que se destacaban como productores de alimentos y víveres, estableciendo, de esa forma, una red de comercio que favoreciera la economía del departamento. Esto se explica a partir de la precaria condición de Santander en la década de 1920 en materia de conectividad, porque de Vélez¹⁷¹ y Barrancabermeja¹⁷² no había carretera hacia Bucaramanga, lo que exaltaba la peligrosa posibilidad de que ambos municipios fueran excluidos de la jurisdicción departamental; la provincia de García Rovira configuraba sus mercados sin la consideración de Bucaramanga; y

¹⁷⁰ SAFFORD, Frank. El problema de los transportes en Colombia. En: Economía colombiana del siglo XIX, Meisel Roca, Adolfo & Ramírez, María Teresa (editores). Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2010. p. 564.

¹⁷¹ HERNÁNDEZ CATÁ, Alfonso. Vélez se va. En: Tierra Nativa. 5, febrero, 1927. Núm. 7. pp. 1-2

¹⁷² ARDILA GÓMEZ, Luis. La carretera a Barrancabermeja. En: Tierra Nativa. 25, diciembre, 1926. Núm. 1. p. 2.

también porque para llegar al puerto del Magdalena la ruta era precaria y exigía demoras por el transporte de carga a lomo de mula utilizado en la región.

De ese modo, desde la revista se hacía el llamado de atención a las autoridades políticas para que no se descuidaran las obras públicas en el departamento, aseverando palabras como: “No hay caminos. No hay dineros para hacerlos. El empréstito ha tenido una penosísima gestación. Los trazados son todavía discutidos por la Asamblea. Mientras este ir y venir se sucede, otros pueblos acaparan el comercio, otras gentes subyugan a las nuestras y se disuelve el bloque departamental”¹⁷³, y, “Santander no necesita obras baratas, sino caminos buenos y que se den al servicio en el plazo más corto posible. Para salvar a los pueblos del aislamiento y de la barbarie, como para salvar la vida humana”¹⁷⁴ Ante ese panorama, las carreteras y ferrocarriles eran un tema recurrente en las fotografías que se divulgaban, expresando al lector la incidencia que las vías de comunicación tenían para el progreso santandereano al tiempo que era manifestada la preocupación por la negligencia en la ejecución de las mismas.

Así, clamando en favor de la construcción de la carretera de Bucaramanga hacia Barrancabermeja, concibiéndola como “una necesidad de vida o muerte, y repetirlo una necesidad perogrullesca”¹⁷⁵, fue promovido el discurso de progreso patrio que consistía en la construcción de vías que impulsaran la colonización en el departamento y optimizaran la movilidad entre los centros de producción: “Quieran los Hados que haya llegado para esta tierra infortunada la hora de su redención económica, y con ella la del adelanto cultural de nuestro pueblo, laborioso y bueno”¹⁷⁶.

Así mismo, el lector era incitado a “personarse entre sus hermanos con el vigor que los valerosos comuneros llevaron en su alma brava”¹⁷⁷, con el fin de que en el sur del

¹⁷³ HERNÁNDEZ CATÁ, Alfonso. Vélez se va. En: Tierra Nativa. 5, febrero, 1927. Núm. 7. p. 1.

¹⁷⁴ ARDILA GÓMEZ, Luis. La carretera a Barrancabermeja. En: Tierra Nativa. 25, diciembre, 1926. Núm. 1. p. 1.

¹⁷⁵ Ibid., p. 1.

¹⁷⁶ PARRA, Carlos. Progreso Santandereano. En: Tierra Nativa. Junio, 1928. Núm. 73. p. 2.

¹⁷⁷ Tierra Nativa. 4, junio, 1927. Núm. 24. pp. 1-2.

departamento no se desatendiera la construcción de ferrocarriles y caminos. Por ende, todo este mensaje que comunicaba Tierra Nativa iba dirigido hacia la comunidad para que se promoviera el progreso en Santander por medio de la construcción de vías de comunicación que comunicaran los centros urbanos del departamento y a Bucaramanga con el Magdalena, de ese modo la prosperidad económica no tardaría en plantarse sobre el territorio.

Bien entrado el siglo XX, en el año de 1927, la carretera al sur de Santander consistía en caminos de trochas que imposibilitaban el tránsito de transporte de pasajeros, encomiendas y comercio. Esta situación era alarmante, se decía que debido a esto “Bucaramanga había perdido mercados, influencias y oportunidades”¹⁷⁸, y por ello era necesario introducir en el departamento la política que validaba la vialidad energética y constante, una especie de “acicate para el gobierno departamental”¹⁷⁹ cuya labor era traer el progreso por todos los frentes.

De esta forma, como un mecanismo que uniera al país y se encargara de llevar “la savia a regiones importante”¹⁸⁰, se estableció el Ferrocarril del Norte, o, como se llamó siempre desde Tierra Nativa, Ferrocarril Central del Norte. Este proyecto surgió en la segunda mitad del siglo XIX, en un momento en que Colombia comenzaba a percibir los atisbos del progreso por medio de la industrialización y de la consolidación en los mercados internacionales y regionales. La utilidad de este medio de transporte fue apreciada desde el principio, pues, el ferrocarril prometía progreso por medio del acercamiento hacia el mundo, volviéndolo más asequible tanto para viajeros, como para empresarios y mercaderes que veían en este invento la posibilidad de llegar a cualquier lugar del país.

A pesar de ser propuesto en el año de 1861 como un mecanismo que vinculara a Bogotá con el río Magdalena, y de recibir licencias y concesiones, las dinámicas políticas del país con la caída del liberalismo y el ascenso al poder político de la casta conservadora condicionaron su construcción durante el siglo XIX. Sin embargo, el Ferrocarril Central del Norte comenzó a ver la luz a partir de la fundación del Departamento de Santander en 1886, cuando en Santander comienza a acentuarse una clase social de comerciantes productores de insumos agrícolas.

¹⁷⁸ ARDILA GÓMEZ, Luis. La carretera a Barrancabermeja. En: Tierra Nativa. 25, diciembre, 1926. Núm. 1. p. 2.

¹⁷⁹ OLANO, Ricardo. Ricardo Olano y el progreso de Bucaramanga. En: Tierra Nativa. 18, junio, 1927. Núm. 26. p. 1.

¹⁸⁰ DÍAZ BRANTES, Humberto. El ferrocarril de Puerto Wilches. En: Tierra Nativa. 2, julio, 1927. Núm. 28. p. 2.

En esa dirección, la puesta en marcha para la construcción del ferrocarril estuvo relacionada directamente con el crecimiento de la producción y exportación en Santander, pues, era la búsqueda de hallar mejores condiciones en el transporte de grandes cargas de café y tabaco del oriente del hacia el centro del país. Los medios de transporte como las mulas o las chalupas resultaban obsoletos para las cantidades de producción generadas y que debían ir de Cúcuta hacia Puerto Villamizar. Así, el ferrocarril sirvió como estímulo económico para que los mercados aumentaran sus réditos, pues, el nuevo medio de transporte ferroviario “brindaba a los productores tranquilidad para ampliar la superficie cultivada”¹⁸¹ y mejorar los números de las exportaciones.

La llegada del ferrocarril supuso una transformación en la geografía de las zonas y comarcas donde se edificaba el trayecto de la vía. El reparto de baldíos para los trabajadores de la obra promovía tanto la urbanización de espacios como el arribo del florecer económico hacia aquellos poblamientos. Por ende, el progreso que se concebía desde Tierra Nativa consistía, refiriéndose al poblamiento de Las Bocas, girón, en “poblar y cultivar gran cantidad de terrenos que estaban salvajemente en su estado natural y que a partir de la repartición de las zonas que económicamente no producían nada, se tornaron productivas”¹⁸².

Dentro de ese marco se ubica el Ferrocarril Central del Norte, cuyo trazado y diseño se solicitaron en 1872. Desde un principio este proyecto buscaba cumplir con el anhelo del país de unir a Bogotá con el Río Magdalena. Su ejecución se encontró con contratiempos de índole social, política y económica, que hicieron del proyecto un extenso y tedioso proceso, que alcanzó a ver su fin en el año de 1930, más de medio siglo después de ser propuesto.

¹⁸¹ Tierra Nativa. 26, marzo, 1927. Núm. 14.

¹⁸² Tierra Nativa. 19, noviembre, 1927. Núm. 48. p. 11.

Imagen 55



“Ferrocarril Central del Norte. – Puente de Doradas.”

Fuente: TIERRA NATIVA. 2, agosto, 1930. Núm. 176. p. 14.

La construcción del Ferrocarril Central del Norte pasó por tres etapas. La primera etapa consistió en el intento de realizar la construcción por medio de un empréstito, el cual después de largas discusiones protagonizadas por Camacho Roldan y Aquileo Parra, se aprobó. Sin embargo, debido a las condiciones fiscales del país en ese momento, no se pudo contratar.

La segunda etapa, que abarca los años de 1882 hasta 1919, consistió en el llevar a cabo la construcción de la obra en su totalidad, mediante concesiones con empresas extranjeras. No obstante, esta vía de financiación terminó por ser ineficiente cuando, en ese momento, la geografía y topografía del territorio no se habían estudiado del todo

bien y, mientras, el país tuvo que atravesar la guerra civil de 1885. En este periodo sólo se construyeron 62 kilómetros.

La tercera etapa radicó en sustentar la financiación de la obra a través de recursos públicos y la emisión de deuda interna. Ésta se mantuvo hasta la culminación de la construcción del ferrocarril, y estuvo acompañada de una financiación por medio de ingresos fiscales y empréstitos a privados. La obra se desarrolló con mayor eficiencia entre 1925 y 1930, obteniendo sus recursos de los ingresos públicos que se obtuvieron a partir de la indemnización que Colombia recibió de Estados Unidos por la separación de Panamá. En esta época se invirtieron cerca de \$10 millones en el Ferrocarril del Norte.

En esta última etapa de su construcción se encuentra la labor de divulgación de fotografías que emitió Tierra Nativa sobre el Ferrocarril Central del Norte. Las fotografías publicadas pretendían que el público lector estuviera al tanto del avance de la construcción de la vía férrea. Por ende, a medida que la obra se llevaba a cabo, desde la revista se comunicaba el estado de la misma para dar cuenta del estado de su avance, aunque significara exponer situaciones de emergencia como los contratiempos referentes a la falta de recursos o con la topografía del lugar.

2.2.1. Mensaje lingüístico

2.2.1.1. El Ferrocarril Central del Norte. Una obra en marcha.

La primera sección del Ferrocarril Central del Norte iniciaba su trayecto en Puerto Wilches y pretendía llegar hasta la región del Fonce. La génesis de este lugar como primera etapa del ferrocarril se produjo desde que el proyecto fue concebido por Solón Wilches en 1870. Pero tras su fallida concesión a Robert Joy en 1874 y a la desolación producida por las guerras civiles de la última década del siglo, solo se llegaron a tener cinco kilómetros de vía férrea para 1905, “medida desproporcional al volumen de los

recursos fiscales aportados al proyecto, en su mayoría dilapidados en litigios con los concesionarios”.

Como lo señala Miguel Cuadros, a comienzos de siglo los empresarios de Bucaramanga y de Santander como Bartolomé Rugeles y Julio Ogliastri, con posesiones de extensos terrenos en la ruta hacia Puerto Wilches dedicados al café, la caña y la ganadería, consideraban la necesidad de articular los mercados de Bucaramanga, Girón, Lebrija y Rionegro con las vegas del Magdalena. Sin embargo, el presupuesto público era bastante limitado y sólo alcanzaba para el trazado de caminos de potreros, haciéndose necesario buscar recursos por aparte respaldo económico en casas comerciales extranjeras.

Ahora bien, la articulación económica por la que tanto urgía Rugeles y los comerciantes de Santander a través del establecimiento de una línea férrea de ferrocarril desde Puerto Wilches a Bucaramanga tenía su razón en que los caminos trazados para la ruta eran adyacentes a los terrenos ya consolidados en agricultura y ganadería. La construcción del ferrocarril implicaba, de ese modo, tener el monopolio del acceso a las rutas comerciales. La potencialidad de esta construcción conllevó intereses preestablecidos sobre el control de la comercialización, permitiendo que unos tuvieran privilegios la oportunidad de poner en ruta productos como el café y la carne.

Así, pues, esta primera sección fue la que más tuvo inversión en relación a los intereses económicos que habían alrededor de su construcción. En el mensaje lingüístico aparece mencionada literalmente en doce fotografías y en otras cinco es referenciada de forma indirecta. Las ubicaciones fotografiadas se hallan en los tramos correspondientes desde el km 50 hasta el km 70, y también en zonas correspondientes a los municipios de Puerto Wilches, Sabana de Torres, y en Bocas de Girón “a cuatro leguas de Bucaramanga”.

Ahora bien, la inversión no era solo destinada a la compra de materiales y al pago de salarios. Los trabajadores y el conjunto de actores sociales involucrados en la construcción de ferrocarril precisaban de escenarios óptimos de residencia a fin de

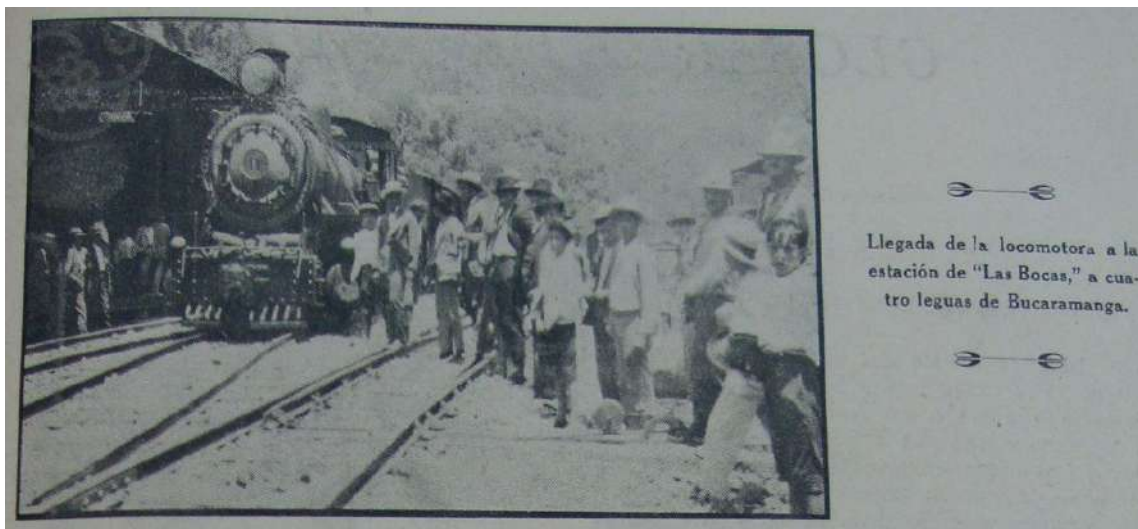
mantener condiciones laborales dignas. Por ello, el mensaje lingüístico refuerza lo visto en las fotos y señala las edificaciones urbanas, como hospitales, estaciones, hoteles, y oficinas que se erigen en función del constante avance de la obra.

De ese modo, a través del mensaje lingüístico las fotografías proponen la idea de representación de una Primera Sección del Ferrocarril Central del Norte con avances positivos en su construcción. La inversión pública y privada se materializaba en la continua marcha hacia adelante que las obras llevaban, de acorde a lo que indicaban las fotografías, con líneas de vía férrea y trazados urbanos sustentables alrededor de ella. Esta noción contrarrestó la imagen de penuria y escases que había alrededor del sistema laboral ferrocarrilero desde comienzo de siglo, constituida por el abandono de muchos trabajadores del proyecto enfermos por el insalubre acoplamiento con el “selvático y malsano entorno ribereño”.

Así, pues, el mensaje lingüístico de estas fotografías busca construir una idea sobre la rentabilidad y sustentabilidad de la inversión en el proyecto ferrocarrilero. Se construye un escenario de viabilidad a partir de la indicación de los tramos construidos en la sección primera de la línea férrea y del levantamiento de zonas con edificaciones urbanas. Se plantea, de ese modo, una articulación económica por medios modernos que no implican la explotación laboral ni la exposición del trabajador a entornos precarios. Los hacendados y terratenientes buscaron fijar el avance la obra de a la par que construía un espacio de interacción social que advirtiera los adelantos de la industria moderna que abogaba por el bienestar del trabajador.

Y aunque el propósito era mantener el privilegio en el acceso al mercado, se procuró alcanzarlo emitiendo una representación del espacio que, como ya está mencionado anteriormente, se enfocó en afianzar en el imaginario colectivo de los lectores la idea de una obra en avance, que se erigía sobre la naturaleza y la topografía propia de los pisos térmicos de Santander.

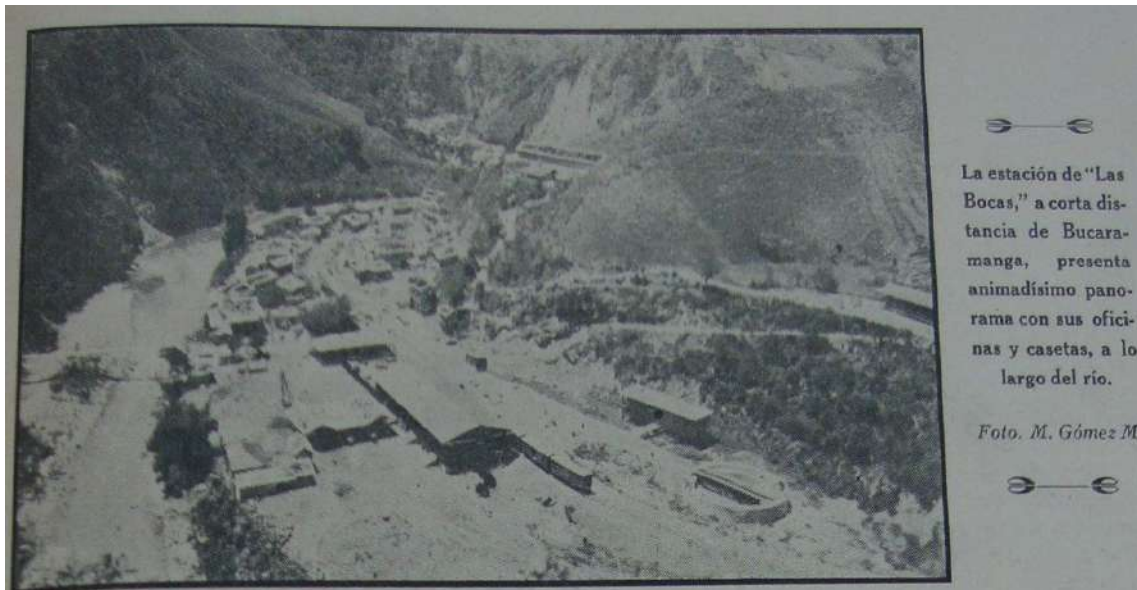
Imagen 56



“Llegada de la locomotora a la estación de Las Bocas a cuatro leguas de Bucaramanga”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 6, septiembre, 1930. Núm. 181. p. 3.

Imagen 57



“La estación de Las Bocas, a corta distancia de Bucaramanga, presenta animadísimo panorama con sus oficinas y casetas, a lo largo del río.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 13, septiembre, 1930. Núm. 182. p. 13.

Imagen 58

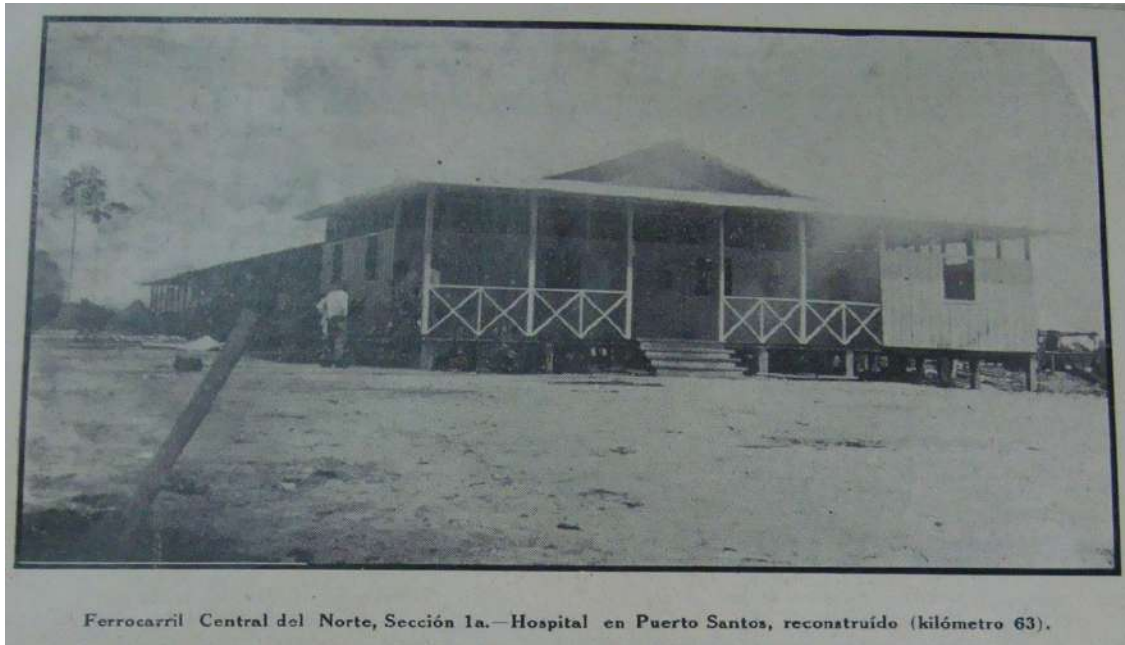


Ferrocarril Central del Norte, Sección 1a.—Estación y hotel en Puerto Wilches.

“Ferrocarril Central del Norte, Sección 1ª. – Estación y hotel en Puerto Wilches.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 6, julio, 1928. Núm. 77. p. 9.

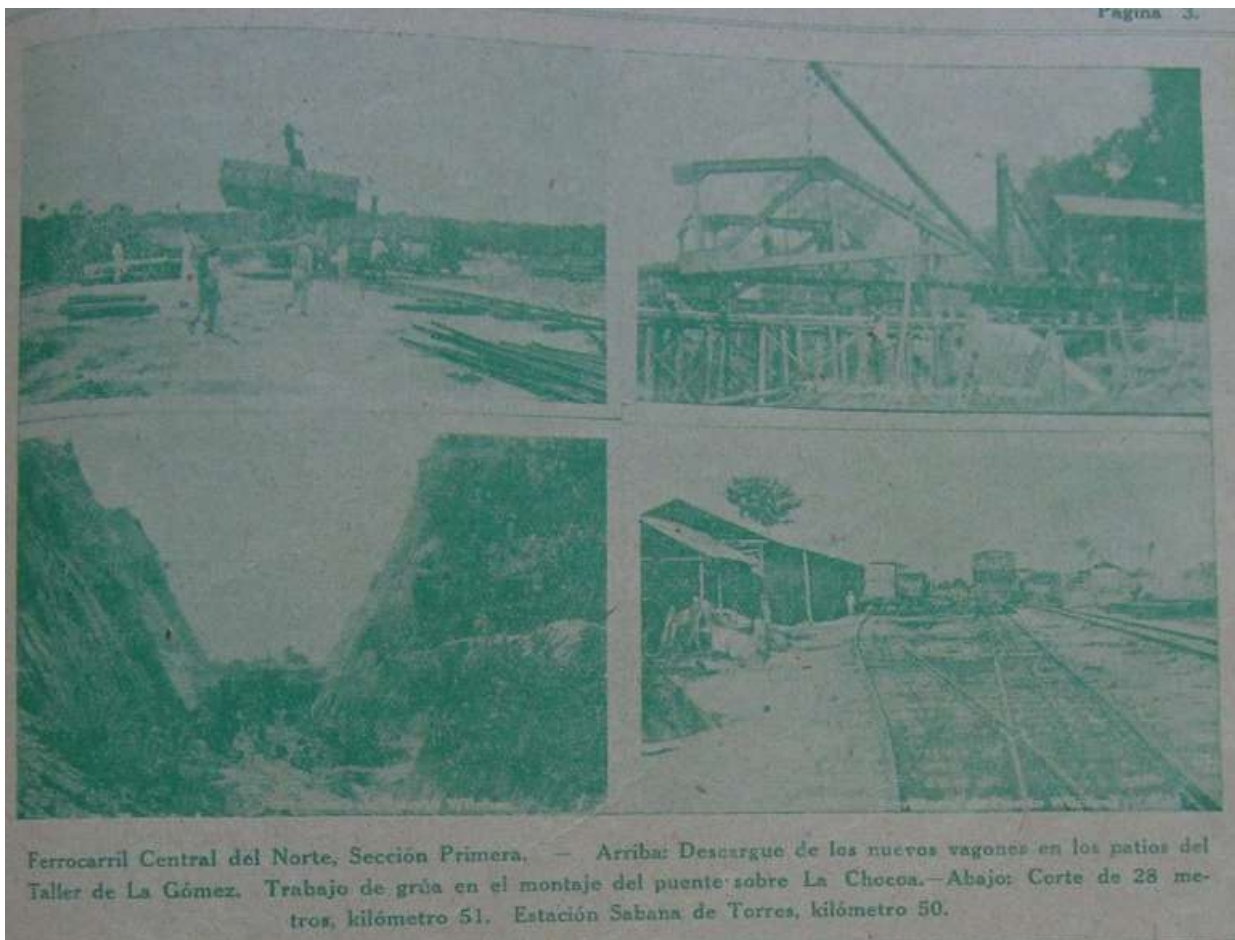
Imagen 59



“Ferrocarril Central del Norte, Sección 1^a. – Hospital en Puerto Santos, reconstruido (Kilómetro 63)”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 18, agosto, 1928. Núm. 81. p. 15.

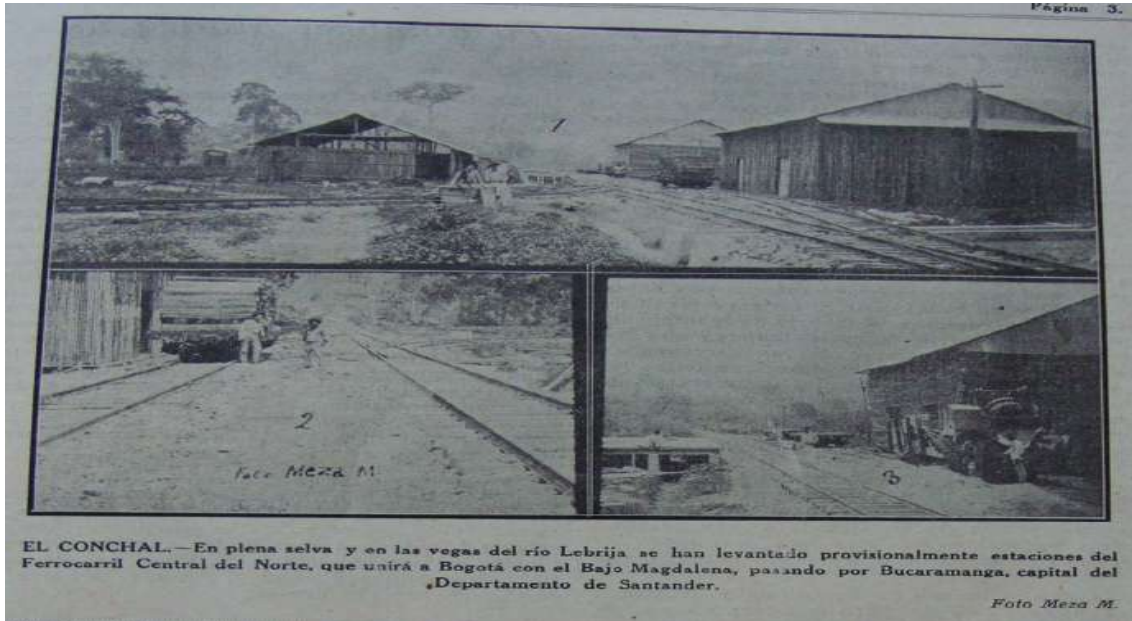
Imagen 60



“Ferrocarril Central del Norte, sección Primera – Arriba: Descargue de los nuevos vagones en los patios del Taller de La Gómez. Trabajo de grúa en el montaje del puente sobre la Chocóa. – Abajo: Corte de 28 metros, kilómetro 51. Estación Sabana de Torres, kilómetros 50.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 26, febrero, 1927. Núm. 10. p. 3.

Imagen 61



“EL CONCHAL. – En plena selva y en las vegas del río Lebrija se han levantado provisionalmente estaciones del Ferrocarril Central del Norte, que unirá a Bogotá con el Bajo Magdalena, pasando por Bucaramanga, capital del Departamento de Santander”

Fuente: TIERRA NATIVA. 6, julio, 1929. Núm. 123. p. 3.

2.2.1.2. La casa Lenz, una alternativa a la desfinanciación y una oportunidad de sostener el monopolio.

La segunda sección del Ferrocarril Central del Norte corresponde al tramo que pretendía abarcar desde el Fonce hasta la Libertad, en Cundinamarca. La longitud de su recorrido le valió el ser desatendido dentro de la asignación del presupuesto. Para la clase empresarial no dejaba de ser importante su construcción porque era la arteria vial planeada para hacer más rápido en comercio entre el oriente del país y su capital Bogotá. Por lo que, así como Bartolomé Rugeles tuvo acercamientos en 1903 con la casa comercial alemana Breuer Moller al relacionarse con los alemanes afiliados al conservatismo Wihelm Riedell y Cesar Hoffman, en Tierra Nativa propusieron que la

casa alemana Lenz & Cía. obtuviera la concesión que le adjudicara la construcción del ferrocarril (Véase imágenes 47, 48).

En tres fotografías que aparecieron en las ediciones 33, 34 y 37, es manifestada la capacidad de la compañía alemana para acometer proyectos de infraestructura vial. Y en un artículo anónimo titulado “El Ferrocarril del Norte y la casa alemana Lenz Cía. Un plebiscito apoya la negociación” publicado en el mismo número 33 es brindada una descripción que brinda algunas luces sobre esta casa comercial que se encontraba establecida en Berlín y gozaba de fama por su vínculo con el gobierno alemán que le había valido aplicar a contratista del estado y ejecutar más de ciento veinte líneas férreas distribuidas en las antiguas colonias alemanas de Togo, Camerún, África oriental y del sudoeste.

Si bien es cierto que este ofrecimiento no prosperó, un representante de la casa alemana, “el doctor Georg Schulzendorf”, alcanzó a estar en Colombia para entablar contactos con el poder ejecutivo. Sin embargo, Tierra Nativa aprovechó la ocasión para profundizar en la necesidad de atender la obra y e hizo hincapié en la incapacidad del Estado para efectuar un proyecto “que desde hace cincuenta años ha sido motivo sólo de esperanzas frustradas y causa de serios, enojosos y sucesivos conflictos ocasionados entre el Gobierno y las entidades o individuos que la han contratado”¹⁸³. Por lo que desde Tierra Nativa ofrecían soluciones, como la casa Lenz, para cubrir las negligencias estatales acaecidas en la indemnización de cuantías ingentes a contratistas ingleses.

Pero estas soluciones no fueron más que un intento por conservar el monopolio en el transporte de productos por vía férrea. En el artículo sobre la casa Lenz publicado en la edición 33 es cuestionada la disposición del Estado en contratar “individuos y entidades de nacionalidad que debemos ya considerar como peligrosa para la soberanía nacional”¹⁸⁴, haciendo alusión a la intervención de contratistas extranjeros que no

¹⁸³ TIERRA NATIVA. 6, agosto, 1927. Núm. 33. p. 15.

¹⁸⁴ Ibid., p. 15.

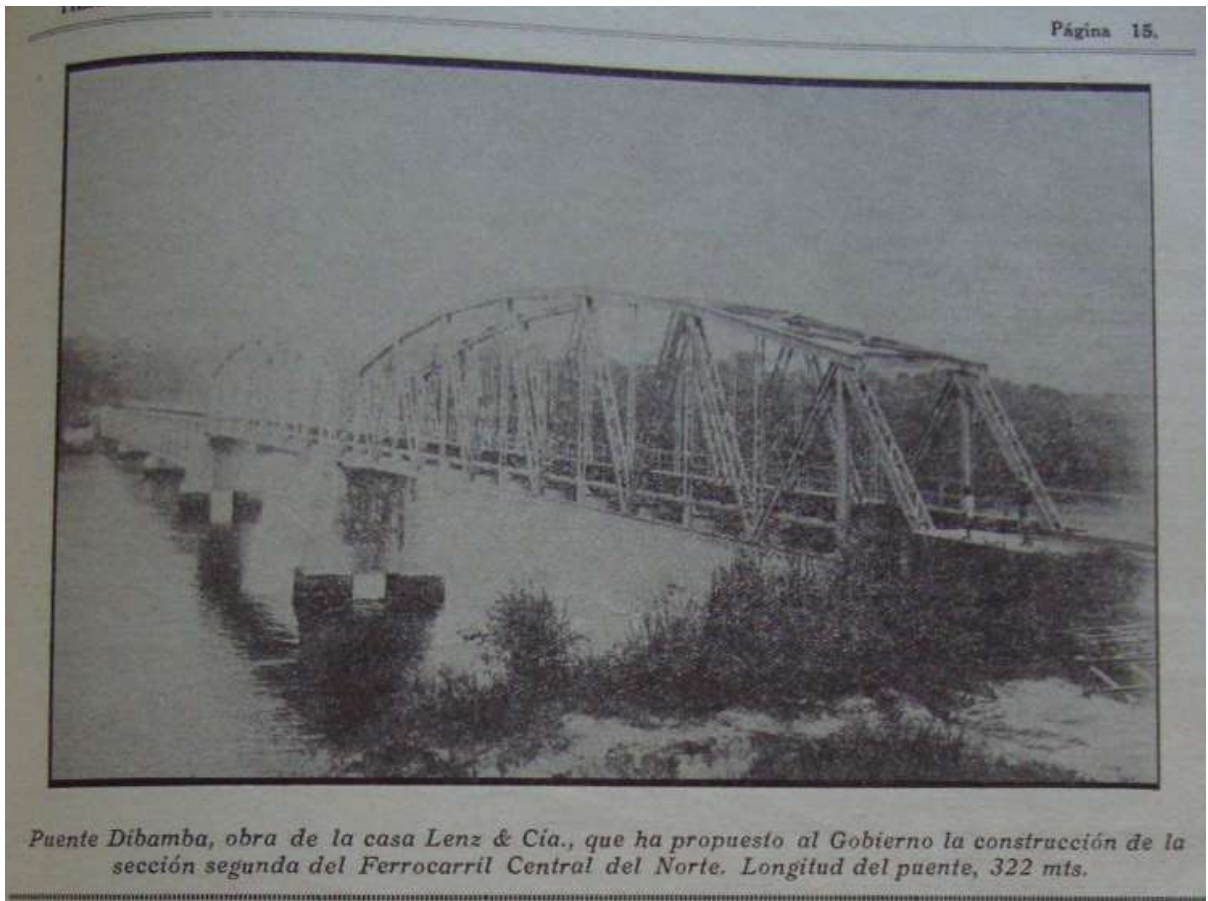
efectuarían el proyecto ferroviario y, por ende, se alejarían de los intereses económicos de los comerciantes de Santander.

E igualmente en Tierra Nativa son varias las ocasiones que expresan la relación entre la alta sociedad de Santander y la nación alemana a partir de las exportaciones de café. Esta relación económica, dicen en Tierra Nativa, podría mejorar, pues, países como Guatemala, con un café de menor calidad, se ubican posiciones delante de Colombia en el ámbito exportador. También es una relación que es vista con perspectivas a establecer un comercio con alto flujo regulador, teniendo en cuenta que productos santandereanos en potencia como la carne de res, el cacao, el algodón y el tabaco correspondían igualmente a ser los “artículos más solicitados en Alemania”.

De ese modo, la sección segunda del ferrocarril central es identificado en las fotografías bajo el cooperativismo burgués por conservar el monopolio de la construcción de la obra y aumentar la riqueza de las redes familiares empresariales. Proponer una casa alemana con la que estaba relacionada era estar cerca de la ejecución del proyecto y tener influencia sobre él, aprovechando que el gobierno nacional no contaba con la financiación correspondiente para completar este tramo.

Solamente en la edición 73 aparecerán registros de la sección segunda del ferrocarril, mostrando en cuatro fotografías el avance de la locomotora sobre los rieles transportando pasajeros y mercancía. A partir de allí la revista solo tratará con fotografía relacionadas con la construcción de la sección primera. Pero a pesar de ello, no hay que pasar por alto que la distinguida ciudadanía de Tierra Nativa estaba al tanto de las ventajas que traía el control de la línea completa de la vía férrea, y buscó por sus medios establecer la hegemonía económica aun en tramos que sobrepasaban los límites de Santander (Véase imágenes 49, 50, 51, 52).

Imagen 62



“Puente Dibamba, obra de la casa Lenz & Cía., que ha propuesto al Gobierno la construcción de la sección segunda del Ferrocarril Central del Norte. Longitud del puente, 322 mts.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 6, agosto, 1927. Núm. 33. p. 15.

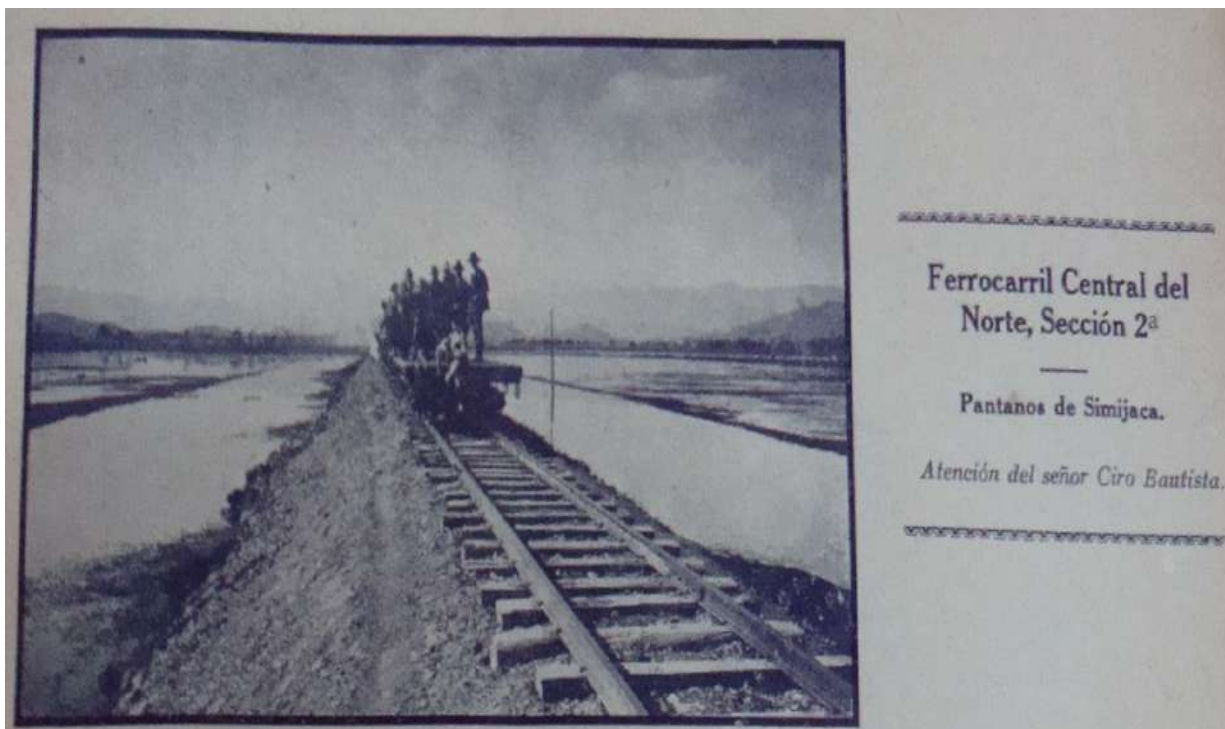
Imagen 63



“Puente sobre el Kuibis-Rivier, construido por la casa Lenz & Cía., que ha propuesto a nuestro Gobierno la conclusión del Ferrocarril Central del Norte,”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 3, septiembre, 1927. Núm. 37. p. 3.

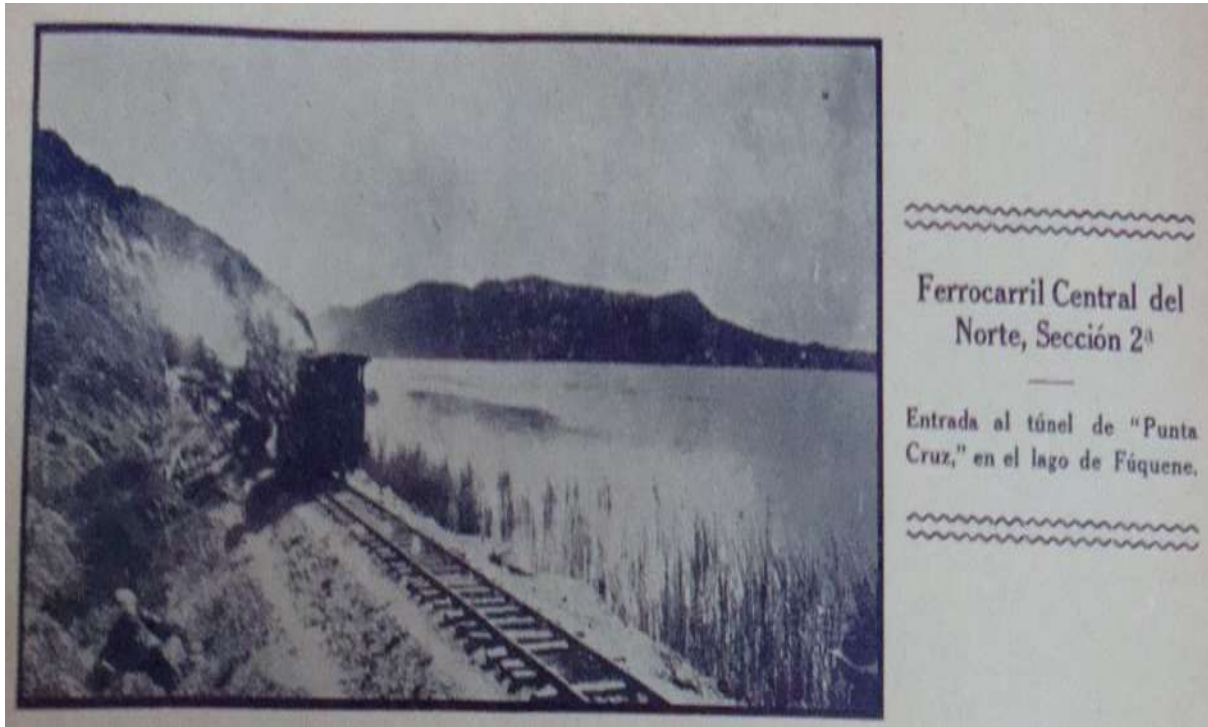
Imagen 64



“Ferrocarril Central del Norte, Sección 2ª. Pantanos de Simijaca.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 9, junio, 1928. Núm. 73. p. 5.

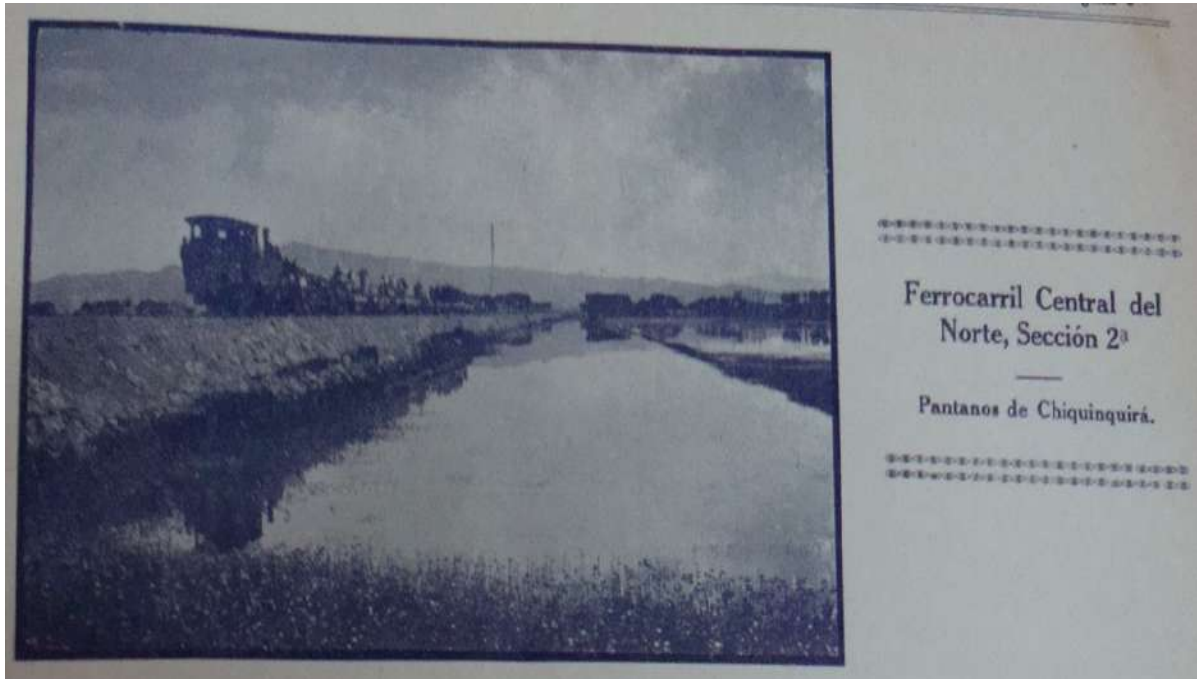
Imagen 65



"Ferrocarril Central del Norte, Sección 2ª. Entrada al túnel de Punta Cruz en el lago Fúquene."

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 9, junio, 1928. Núm. 73. p. 7.

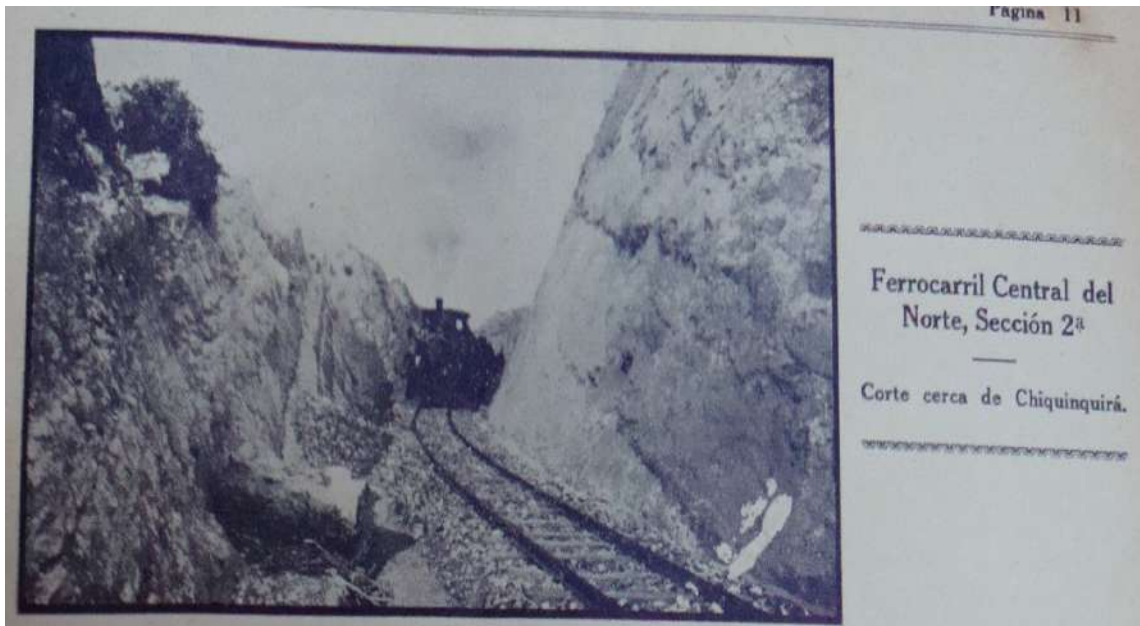
Imagen 66



“Ferrocarril Central del Norte, Sección 2ª. Pantanos de Chiquinquirá.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 9, junio, 1928. Núm. 73. p. 9.

Imagen 67



“Ferrocarril Central del Norte, Sección 2ª. Cerca de Chiquinquirá.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 9, junio, 1928. Núm. 73. p. 11.

2.2.2. Mensaje denotado.

2.2.2.1. Compromiso y avance de la obra a la vista.

Por su parte, al hablar del mensaje denotado, o sea la significación que es explícita y está a la vista por medio de sus formas puras y exactas, que termina por ser todo aquello que el lector observa en primera instancia, se ha logrado determinar que la revista pretendió hacer visible lo arduo de la labor del equipo de ingeniería y maquinaria por ejecutar el avance de la obra en medio de una montañosa topografía santandereana. En la mayoría de los casos las fotografías se componen de una visión en primer plano directo o en plano picado de vías férreas con trenes sobre ellas,

acompañadas de una extensión amplia de zonas topográficas, que son montañas, pantanos, cortes en roca, arterias hidrográficas y bosques.

Los trenes sobre rieles que se observan en algunas fotografías son un detalle no menor, teniendo en cuenta que la obra aún no estaba anunciada como finalizada. Sin embargo, el adelanto del ferrocarril ya era considerable y su necesidad comenzaba a impacientar, por lo tanto, resultaba apremiante mostrar que ya existían tramos por los que el tren pasaba. Dichos tramos pertenecían a la sección 2, que consistía en los puntos entre El Claro Km 12 y el puente La Libertad km 225. De ese modo, desde la denotación de las fotografías era visible un ferrocarril en su funcionamiento de transportar pasajeros y encomiendas.

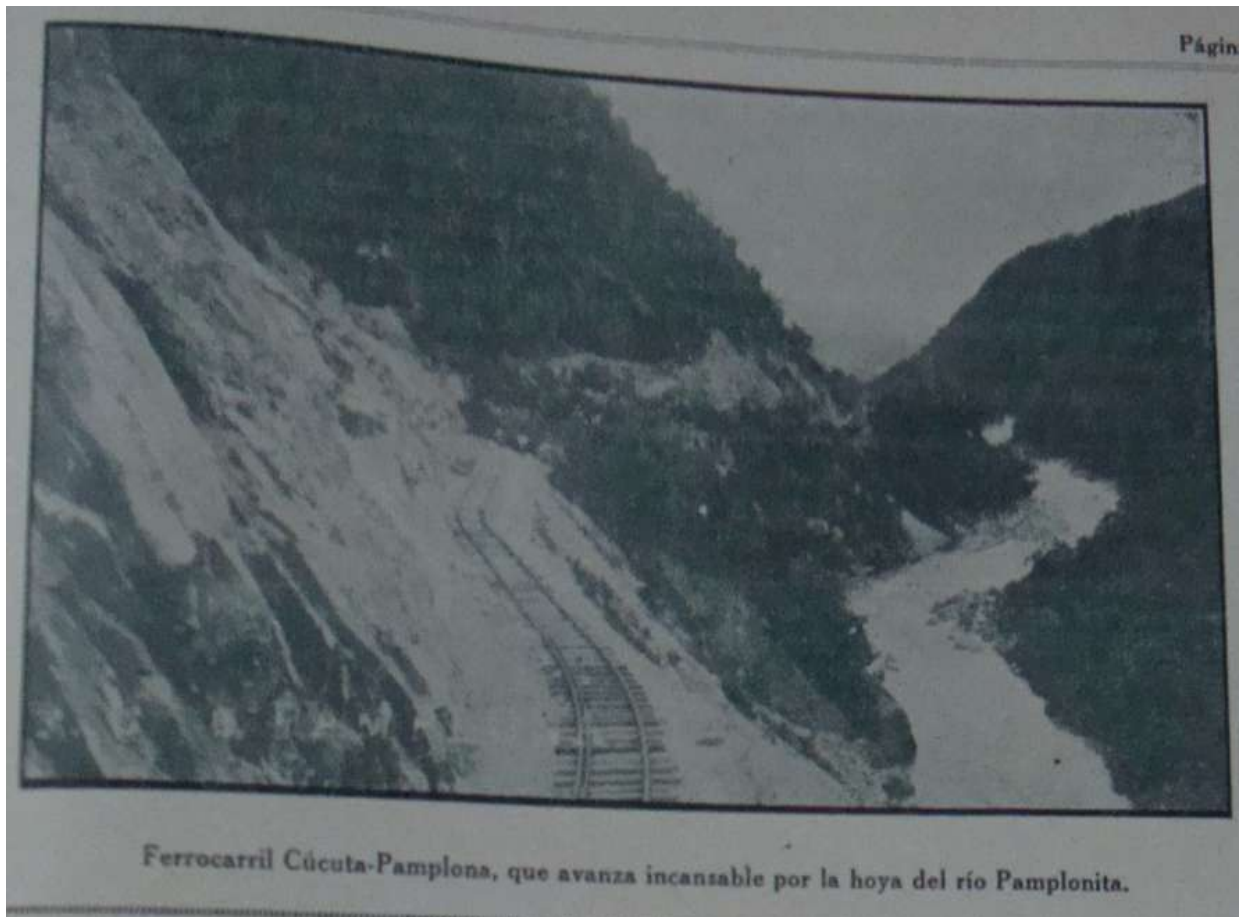
El factor de poblamiento humano es un común denominador en las fotografías, tanto en la aparición de hombres y mujeres oriundos de la zona, aunque principalmente de trabajadores de la obra. La estancia de los trabajadores requirió la construcción de hoteles y hospitales, una considerable magnitud de la obra se reflejaba en la asistencia humana que era preciso construir asentamiento que albergaran a muchos de los obreros que aparecen fotografiados. Este proyecto de infraestructura demostró vitalidad, pues, en la densidad poblacional que emergía en su desarrollo era efectuada la seriedad del Estado en su supervisión sobre el ferrocarril.

Igualmente es común observar que las fotografías no ignoran el factor del ecosistema sobre el cual se ejecuta la obra. Las montañas y pantanos fueron concebidos como el reto topográfico por al cual hacia frente la ingeniería y maquinaria encargada de abrir paso al trayecto. El paisaje de la cordillera aparece en las fotografías a fin de ampliar la perspectiva del espectador sobre la planificación y ejecución del ferrocarril.

En esa dirección los atributos técnicos de las fotografías consisten en: un encuadre horizontal; el punto de interés lo constituyen las vías férreas, las locomotoras, haciendo posible observar del ferrocarril tanto la construcción como el funcionamiento del mismo. El punto de vista es fijado desde un ángulo central y en otras ocasiones contrapicado y picado, ubicando el lente de la cámara desde un plano que sublimara la dimensión el

punto de interés. Las fotografías fueron tomadas por desde un plano general y gran plano general con el objetivo de hacer visibles elementos de la topografía del lugar.

Imagen 68



“Ferrocarril Cúcuta-Pamplona, que avanza incansable por la hoya del río Pamplonita.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 24, noviembre, 1928. Núm. 95. p. 3.

Imagen 69



“Ferrocarril Central del Norte, sección 1ª. – Puente de El Remolino, a 2 kilómetros de la estación de Las Bocas.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 2, agosto, 1930. Núm. 176. p. 3.

2.2.3. Mensaje connotado

2.2.3.1. La hegemonía comercial.

La década de 1920 fue el periodo republicano donde la burguesía local alcanzó su mayor punto de ascenso económico y social. Al café y al tabaco se añadieron el cacao, el algodón y la carne de res como generadores de renta y productores de riqueza. Ante esto, el interés por la ejecución del ferrocarril se intensificó a medida que las vías de comunicación se hicieron insuficientes para el flujo comercial que pretendía el burgués. El Poder ejecutivo ante la presión de los empresarios de la ciudad, autorizó el 3 de diciembre de 1926 por medio del Decreto 2021 la apertura de una Oficina General de

Ingeniería, conformada por un ingeniero jefe y cuatro ingenieros de sección, cada dedicado a Localización, Trazado, Sostenimiento y Sanidad, y juntamente personal apropiados de médicos y empleados dedicados a mantener la higiene y sanidad de la obra.

El Estado sostuvo las labores en la oficina con un presupuesto de \$200.000 mensuales, afirmando un aumento de \$100.000 cuando el gobierno municipal recibiera los diez millones de pesos del Empréstito prometido. Los esfuerzos de empresarios y comerciantes se materializaban, y sobre la ciudad se afianzaba un lugar dedicado a la gerencia de la empresa ferrocarrilera.

Esta obra conllevó considerables esfuerzos de inversión de capital para sostenerse. Su costo la hacía tan valorable, así como lo hacían sus réditos y esto reforzó la idea de progreso, pues, la alta inversión en infraestructura reflejaba un gobierno consciente de las capacidades de la agroindustria de su territorio a fin de establecerlas como ejes económicos. Desde un comienzo las fotografías mostraron el carácter de esta inversión, tanto cuando aparecían rieles, que enviaban un mensaje sobre la efectividad de la obra, como cuando aparecían dinámicas de urbanismo en puntos clave de la obra, como lo campamentos en Puerto Wilches y en Las Bocas.

Estos asentamientos configurados por hospitales, hoteles, viviendas y un alto número de personal conducían al lector a considerar los escollos a piruetear por parte del gobierno y de los agentes inversores. Es posible observar en las fotografías que la calidad de estos asentamientos urbanos era notable, tanto las viviendas como el resto de edificaciones aparecieron en condiciones que no hacían dudar del alto costo del ferrocarril. El importe económico, en este caso, era demostrado en el compromiso del estado por propiciar condiciones más que dignas a aquellos que participaban en la construcción.

Es importante tener en cuenta que en este periodo algunos procesos de edificación de construcciones empresariales tuvieron complicaciones en relación a huelgas y protestas de trabajadores que solicitaban mejores condiciones laborales. En Santander, lugares

como Barrancabermeja y Puerto Wilches, y cercanamente el Catatumbo, fueron escenarios de deplorables manejos en la calidad de vida de muchos grupos de obreros. Por lo que, a la hora de representar la construcción del ferrocarril, los altos dirigentes y patrocinadores eran conscientes de que la obra precisaba llegar al espectador bajo una mirada que no pusiera en duda la inversión que se hacía por optimizar las condiciones laborales a fin de acelerar la ejecución.

Ahora bien, los más interesados en concluir el proyecto ferrocarrilero, aunque luego terminaron por conformaron con presionar solamente por la primera sección, fueron los patrocinadores y asociados a *Tierra Nativa*. Las estaciones de Puerto Wilches y Las Bocas, en su calidad de edificaciones en medio del campo simbolizando la victoria del poder económico manejado por el humano, estuvieron relacionadas en las fotografías, donde se resaltaba su funcionamiento.

Por ello, vincular el progreso con el ascenso económico del alto empresario fue una noción que estuvo presente en *Tierra Nativa*, y lo manifestó, más allá del simbolismo de la fotografía, en sus ideas escritas, en algunos momentos con cifras y en otros con afirmaciones textuales. En el artículo que abre la edición veintiocho, del 2 de julio de 1927, titulado *El Despertar Municipal*, el gobierno de la ciudad de Medellín es destacado por su prestancia en la creación de una Sociedad de Mejoras Públicas que había posibilitado empréstitos a fondos privados, lo que abrió la puerta para que por medio de la fundación y sostenimiento de empresas de tranvía, energía eléctrica, acueducto, teléfonos, mercado, matadero y feria ganadera le produjeran un valor de rentas anuales en 1926 por valor de \$1.117.426,54. Por ende, se invita a los ciudadanos a apropiarse de su tierra, hacer demostraciones de amor hacia ella aprovechando las posibilidades que la tierra ofrecía, “reafirmando la fe en los destinos patrios”¹⁸⁵ y entregarse al *trabajo duro*.

Sin embargo, lo que más destaca del artículo son sus últimos dos párrafos:

¹⁸⁵ TIERRA NATIVA. 2, julio, 1927. Núm. 28. p. 1.

Socorro, San Gil, Zapatoca, Charalá, en fin, las capitales de provincia, como encargadas de dar ejemplo, deben procurar así mismo una reacción, por que el progreso se viene encima como una montaña.

La cohesión de todas las fuerzas intelectuales y materiales de cada municipio, el amor a la tierra, que debe primar sobre todo, y el afán de hacer a Colombia grande, sin que pierda su carácter de pueblo idealista, ni su fisonomía autóctona, son factores de triunfo, Vayamos a él!¹⁸⁶

El progreso en Bucaramanga estaba en la riqueza que sobre el municipio podía recaer si los sectores privados incidían en la construcción de empresas de servicios públicos. Pero esa riqueza debía sobrepasar los límites de Bucaramanga y extenderse a las poblaciones municipales, hacerlas crecer al modo de producir igualmente un grado de riqueza. Y por ello, ya desde antes habían relacionado la construcción del ferrocarril del norte con la idea de progreso, pues, el 18 de junio del mismo, en su edición 26, Ricardo Olano escribía un artículo titulado *el progreso de Bucaramanga* promoviendo la creación de la sociedad de Mejoras Públicas, afirmando que la población debía estar atenta, pues, se consideraba que la llegada del ferrocarril a Bucaramanga coincidiría la refundación de las obras públicas, pues, “ya llega la locomotora y a su llegada va a surgir la gran ciudad futura”¹⁸⁷.

Las fotografías del ferrocarril central del norte emiten, por lo tanto, un mensaje constructor de una idea clara sobre el ascenso económico. Promover la construcción del ferrocarril era aumentar los réditos comerciales de los empresarios y terratenientes adyacentes a Bucaramanga, y si esto ocurría las rentas e impuestos aumentarían el presupuesto público dedicado a las mejoras de la ciudad. Había, pues, un proceso en el que se construía una ciudad próspera a raíz del ascenso económico y la hegemonía del mercado de los comerciantes, y desde Tierra Nativa era un proceso asociado a la idea de construcción de patria y nación.

¹⁸⁶ Ibid., p. 1.

¹⁸⁷ OLANO, RICARDO. Ricardo Olano y el progreso de Bucaramanga. En: TIERRA NATIVA. 18, junio, 1927. Núm. 26. p. 1.

Los empresarios que también se asociaban con el rol de terratenientes, dedicados a ser productores de café, tabaco y carne de res, aparecen representados en las fotografías. Son ellos quienes tienen el interés de que la vía férrea vincule la ciudad con los municipios, obtener de allí el crecimiento económico. Las fotografías muestran un espacio donde se manifiestan las relaciones sociales de la economía que sostuvo los proyectos ferrocarrileros. En ellas aparece la intervención del hombre sobre el territorio, trazando un camino de rieles en condiciones laborales sustentables producto de la inversión hecha bajo la consciencia de acceder con mayor privilegio a flujo de las exportaciones e importaciones.

Mantener la hegemonía en el acceso a los tramos de las rutas ferrocarrileras aseguraba precios bajos en el transporte de carga. En 1928 el flete férreo de una tonelada de mercancía desde Puerto Wilches hasta Chuspas (Rionegro) tenían un coste de \$14,40 y llevar la mercancía de Chuspas hasta Bucaramanga por carretera costaba \$87,50, por lo que sumando los \$2,00 de la Comisión de recibo y entrega y los \$1,12 del acarreo, el total del transporte era de \$105,02. Sin embargo, la anterior cuenta no toma el costo que pagaban muchos agricultores menores en el acarreo de la mercancía desde sus fincas hasta los puntos de carga del ferrocarril. Los comerciantes pretendían, aun así, que los precios de transporte fueran reducidos si se construía una ruta directa entre Puerto Wilches y Bucaramanga, pues, se calculaba que el precio de una tonelada de mercancía en este trayecto no tendría un valor superior a los \$31,12¹⁸⁸.

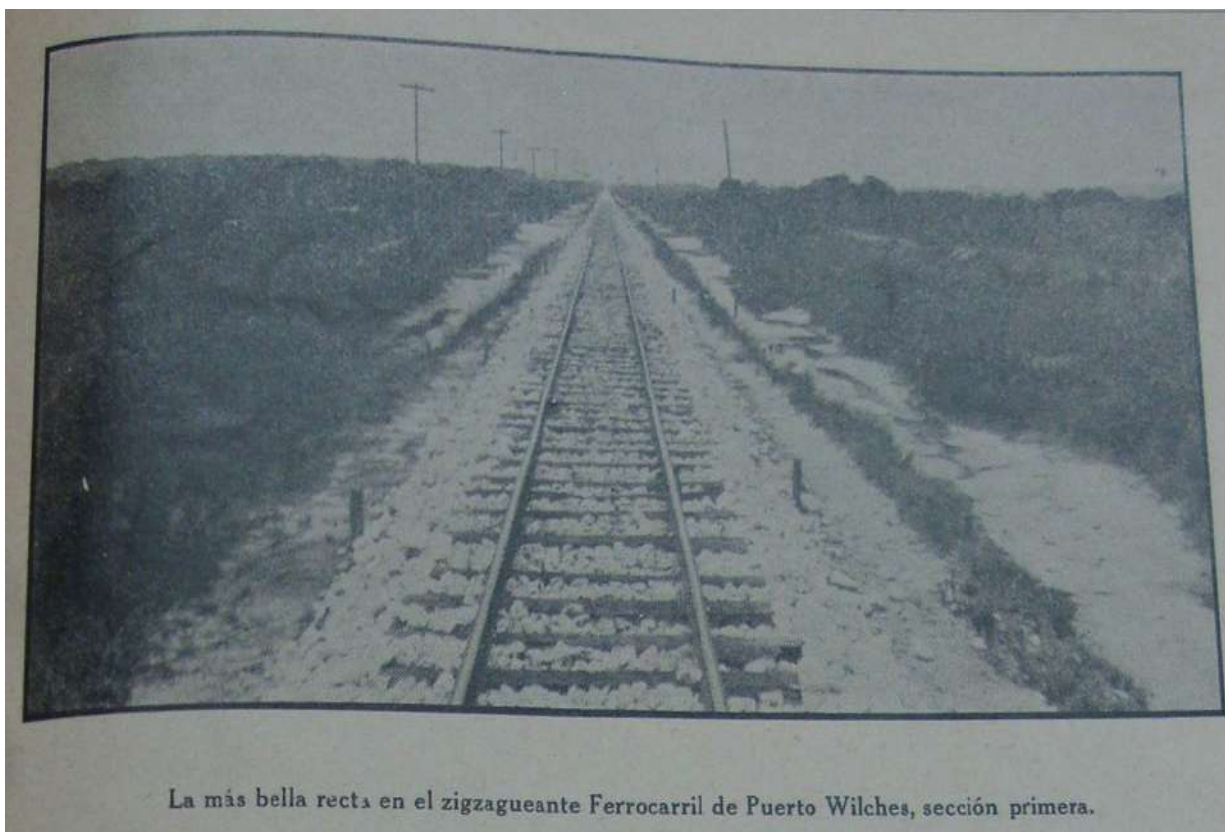
La ruta férrea de Puerto Wilches era la vía más importante para las exportaciones de café al extranjero, superando con creces a las otras rutas de exportación como la de Barrancabermeja, Santa Marta y Boyacá. Los valores llegaron a ser estos: en 1928 se exportaron 6'205.890 kilos de café, equivalentes a 103.431 sacos de 60 kilos cada uno, de los cuales por la vía férrea de Puerto Wilches fueron transportados 4'888.990 kilos.

La hegemonía del mercado en el escenario del transporte de productos estaba en juego, sostenerse en una alta posición de la jerarquía socioeconómica equivalía a

¹⁸⁸ VALDERRAMA BENÍTEZ, Ernesto. Santander en 1928. Situación económica. En: Tierra Nativa. 2, marzo, 1929. Núm. 106. p. 2.

incidir en la ejecución del proyecto ferrocarrilero. Las fotografías fueron utilizadas a fin de extender la hegemonía monetaria, sostener a la burguesía local en el espacio social de la ciudad bajo el papel de ente modernizador mientras, a la par, ascendía económicamente. Por ende, se hacía visible que este era un proyecto viable y que prosperaba, lo cual incitaría a otros organismos privados y estatales a interesarse en su ejecución. De articular el oriente con el centro del país se beneficiaría la ciudad, aunque principalmente la élite empresarial, de ahí obtendría la riqueza que reflejaría en la urbe que iba construyendo desde inicios del siglo.

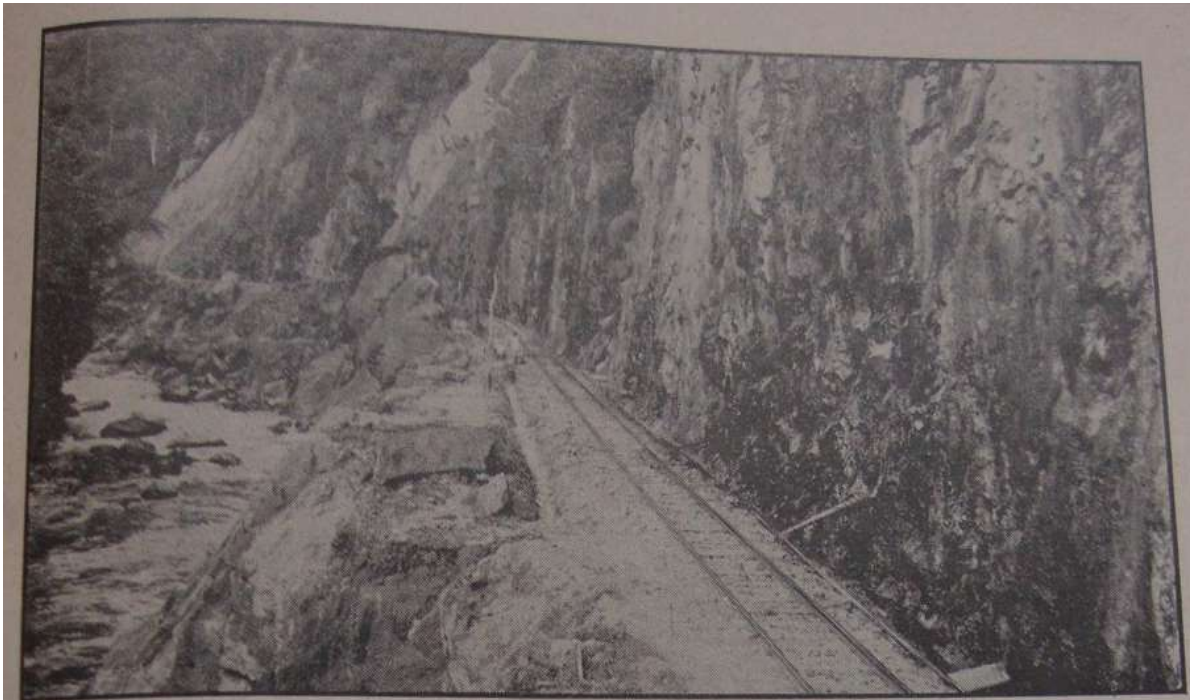
Imagen 70



“La más bella recta en el zigzagueante Ferrocarril de Puerto Wilches, sección primera.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 14, junio, 1930. Núm. 169. p. 3.

Imagen 71



Otro aspecto de la línea del ferrocarril de Puerto Wilches.

“Otro aspecto de la línea del ferrocarril de Puerto Wilches.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 15, junio, 1930. Núm. 169. p. 5.

Imagen 72



“Ferrocarril Central del Norte. Sección Primera. Corte de 22.000 m³ en el K. 68-400”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 4, junio, 1927. Núm. 24. p. 11.

Imagen 73



“Estación de Cáchira, en el Ferrocarril Central del norte, sección 1ª.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 2, agosto, 1930. Núm. 176. p. 7.

2.3. Carreteras provinciales de Santander

Al exponer la situación económica de Santander en el año 1928, en su edición número 106 publicada el 2 de marzo de 1929, Tierra Nativa comienza haciendo un balance positivo sobre la industria agrícola santandereana señalando que, como resultado de las favorables condiciones meteorológicas, “el conveniente desarrollo de las plantaciones y las cosechas se presentaron abundantes, cotizándose en el mercado a precios altos”¹⁸⁹ principalmente en productos como el café, maíz, caña de azúcar, trigo y arroz. Sin embargo, a pesar de que “la situación del comercio en general fue bastante satisfactoria”¹⁹⁰, no cabía duda de que aún existían falencias en el proceso de exportación, pues, tal cual se afirmaba desde la revista que, en los municipios

¹⁸⁹ VALDERRAMA BENÍTEZ, Ernesto. Santander en 1928. Situación económica. En: Tierra Nativa. 2, marzo, 1929. Núm. 106. p.2.

¹⁹⁰ Ibid., p. 2-3.

denominados centros industriales y agrícolas de Bucaramanga, Girón, Los Santos, Lebrija, Rionegro, Piedecuesta, Zapatoca, Capitanejo, San Gil, Barichara, Socorro y Zapatoca, “el obstáculo principal que ha sufrido el comercio y las industrias y causa para retardar el verdadero desarrollo comercial, es el alto costo de los transportes terrestres, debido a la falta de vías de comunicación”¹⁹¹.

Las vías intermunicipales que conectarán las provincias de Santander fue un tema que estuvo presente en Tierra Nativa a lo largo de los años en que estuvo en circulación. Vincular los centros urbanos municipales, denominados como “empresas que municipalizan los principales servicios”¹⁹², con Bucaramanga y con el río Magdalena se consideró como el mecanismo para hacer progresar al departamento, era la forma de “facilitar el intercambio comercial de los más ricos centros de producción entre sí”¹⁹³ y lograr que la población tenga un rápido desarrollo. La construcción de carreteras que conectarán a los municipios fue visto como el principal medio para promover el comercio regional, entre ellas los municipios más pequeños y periféricos eran insertados en el flujo de las importaciones y exportaciones, ayudando a una mayor rotación de los réditos de la agroindustria.

¹⁹¹ Ibid., p. 2.

¹⁹² Tierra Nativa. 2, julio, 1927. Núm. 28. p. 2.

¹⁹³ Anónimo. Alarcón Hermanos y la industria tabacalera. En: Tierra Nativa. 1, diciembre, 1928. Núm. 96. p. 9.

Imagen 74



“La palanca del negro sigue siendo una fuerza motriz en estos tiempos de electricidad, petróleo y gasolina! Una canoa ascendiendo penosamente el Lebrija.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 12, febrero, 1927. Núm. 7. p. 7.

Imagen 75



“Puente sobre el río Lebrija. (Santander).”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 8, marzo, 1930. Núm. 155. p. 3.

Por otro lado, conectar la región de los Santanderes por medio de caminos y carreteras conllevó el propósito de fijar límites geográficos antes otros departamentos y otras naciones. Con la tensión que se vivía en ese momento debido al pleito con el Perú, y a las labores de colonización que esta nación se hallaba desarrollando en el Amazonas, desde Tierra Nativa aseguraban que, si Santander no atendía a su problemática de vías y transporte, la nación venezolana aprovecharía para violar los límites geopolíticos. Por ende, se llamó la atención sobre esta situación arguyendo que “no es conducente para la libertad y soberanía colombianas, que a estas horas estemos inermes y desprevenidos”¹⁹⁴ sin carreteras en el oriente que fijen límites.

Por su parte, como la Carretera Central del Norte aún no se finalizaba, Barrancabermeja y San Vicente aún no poseían una carretera directa hacia Bogotá. Estos dos municipios hacían sentir la necesidad de construir un camino que los

¹⁹⁴ DEL RÍO, Alberto. La Carretera Central del Norte. En: Tierra Nativa. 28, abril, 1928. No. 67. p. 8.

comunicara con el centro el país, por su potencial económico se consideraba que estaba siendo desperdiciado todo lo que podían aportar a la economía nacional. Así, en esa dirección, se afirmaba que “hay carreteras que pueden construirse por lujo, mas esta constituye la necesidad más apremiante, como que sin ella quedarían varias poblaciones importantes de Santander condenadas al aislamiento absoluto”¹⁹⁵. En ese sentido, para Barrancabermeja como centro petrolero y San Vicente como productor agrícola de cacao y café precisaban de un camino que articulara a sus habitantes nativos con la vida moderna e las ciudades, así como también se hacía necesario vincular las ciudades modernas con las vastas comarcas inexploradas que ofrecían las laderas del río Magdalena.

Tiendo en cuenta el estado de la topografía de Santander, los caminos fotografiados por Tierra Nativa incluyen los distintos tipos de carretera que la ingeniería de principios de siglo XX utilizó para conectar el territorio. Por lo tanto, el material fotográfico sobre los caminos y carreteras de Santander está constituido por representaciones visuales de carreteras rurales, pontones, y puentes construidos en acero.

¹⁹⁵ ARDILA GÓMEZ, Luis. La carretera a Barrancabermeja. En: Tierra Nativa. 25, diciembre, 1926. No. 1. p. 2.

Imagen 76



“Soatá, la tierra de la alfalfa, es visitada por los vehículos de motor desde hace algunos meses.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 16, junio, 1928. Núm. 74. p. 3.

2.3.1. Mensaje lingüístico.

2.3.1.1. Identificando las arterias viales en la fotografía.

Aunque sobre el ferrocarril del norte se manejaron altas expectativas por los réditos que se planeaban obtener a partir de su construcción, las carreteras intermunicipales se constituyeron como el principal eje de desarrollo con fines comerciales. Son estos caminos los que procuraban que el comercio interno fluyera, asociara a los municipios más grandes entre sí y con los más pequeños generando mayores oportunidades de

alcanzar las periferias del departamento y, así, abarcar los lindes con Boyacá, Norte de Santander, Antioquia, y Bogotá.

En Tierra Nativa se fotografiaron las vías de comunicación de mayor importancia, aquellas que conectaban tramos relevantes para el comercio de Bucaramanga. En el mensaje lingüístico aparecen mencionados los trayectos Bucaramanga-Girón, Bucaramanga-Piedecuesta, San Gil-Socorro y San Gil-Charalá, Bocas de Girón hacia Rionegro, la salida de Ocaña hacia la provincia de los Yariguíes, Barrancabermeja-Puerto Wilches, Lebrija-Bucaramanga, Zapatoca-Socorro, Rionegro-Cáchira. En su mayoría trayectos que ofician una mejora de las rutas que conectan al área metropolitana con las capitales de las provincias de Vélez, Comuneros, Guantá, García Rovira y Yariguíes.

Estos caminos que aparecían fotografiados eran considerados de importancia para la articulación económica del departamento. Su precario funcionamiento fue denunciado en reiteradas ocasiones desde Tierra Nativa bajo la perspectiva de ser problemáticas en infraestructura que destacan la precariedad de las vías que comunicaban a las provincias del sur del departamento hacia Bucaramanga o al río Magdalena. Por ejemplo, existen referencias a la condición de inestabilidad y provisionalidad de la comunicación directa entre Bucaramanga con los municipios como Vélez, Barrancabermeja, Puerto Wilches, San Vicente e Chucurí, con Málaga y toda la provincia de García Rovira. Así mismo se hace mención de la carencia de carreteras en Lebrija, y de la precariedad de las vías San Gil – Charalá y San Gil – Mogotes¹⁹⁶.

Conectar a las provincias entre sí, y con Bucaramanga, era importante desde el punto de vista comercial, tal cual era la noción manejada desde Tierra Nativa, porque existían poblaciones que no podían insertarse en la economía regional por falta de comunicación terrestre. Así sucede con Capitanejo, que siendo un centro importante de producción tabacalera no tenía acceso al mercado porque en ese momento la vía hacia el departamento de Boyacá no se encontraba aún establecida, pero que, a pesar de

¹⁹⁶ SERRANO BLANCO, Manuel. La provincia de Charalá. En: Tierra Nativa. 16, febrero, 1929. No. 104. p. 3-4.

ello, se consideraba que era una obra de primera necesidad que conllevaría buenos réditos de inversión pudiendo “llevarse a cabo cuando haya compañías o capitalistas que quieran emprenderlas, uniendo sus nombres al destino de esta Capitanejo que está llamada a ocupar, por su privilegiada posición geográfica, puesto distinguido entre las más florecientes de la República”¹⁹⁷.

Así mismo era señalada la Carretera de Antonia Santos, que con diligencia se acudía desde la revista para terminar con esta vía que pretendía comunicar San Gil con Charalá. Su importancia es señalada porque se trataba de una carretera que bordeara al río Fonce, “atravesando las feraces tierras de San Gil, el Páramo, el Valle de San José, Ocamonte y Charalá, donde anualmente se producen más de mil cargas de panela, maíz y millo, bastante tabaco, café, algodón y demás frutos valiosos”¹⁹⁸.

De igual forma, acerca de la red vial que conectaba a los municipios de García Rovira entre sí, se comentaba que era un despropósito llegar a indicar que sus caminos fueran los mejores del departamento cuando en realidad en Málaga, Guaca, San Andrés, Enciso y Macaravita la comunicación era mediante pedregales, hondonadas y desnudaderos. Esta olvidada zona del departamento, “motivo de tanta prodigalidad en ordenanzas”, precisaba de caminos que reemplazaran a los “precipicios por donde se debe transitar con delicadeza gatuna y pezuña de cabra, para no ir al hoyo en lugar de ir a la posada”¹⁹⁹.

Así, pues, el mensaje lingüístico en las fotografías de infraestructura vial intermunicipal hace referencia a los puntos estratégicos para agilizar el comercio del departamento. Son relevantes no sólo por aparecer fotografiados, pues, conllevan su importancia en relación al aporte que hacían en la década de 1920 a consolidar la red de transporte. Todo un sistema de traslado y desplazamiento de pasajeros y mercancía se estaba trazando en torno a las carreteras mencionadas en las fotos, entrelazadas entre ellas integraban a la mayoría del departamento con la urbe moderna de Bucaramanga.

¹⁹⁷ VALDERRAMA BENÍTEZ. Ernesto. Desarrollo vial de Santander. En: Tierra Nativa. 15, agosto, 1931. No. 228. pp. 14-15.

¹⁹⁸ PARRA CARLOS. Progreso santandereano. En: Tierra Nativa. 9, junio, 1928. No. 73. pp. 2-3.

¹⁹⁹ Ibid., p. 2.

De ese modo, el mensaje lingüístico es utilizado para expandir la hegemonía de una clase social sobre el mercado departamental, pretendiendo alcanzar a hacer presencia en el mercado que abarcaba a los municipios más periféricos. El dirigente industrial y comerciantes de Tierra Nativa se proponía, por ende, mantener la posición de supremacía y preeminencia de clase social productora al impulsar la construcción de caminos que conectaran las provincias entre sí.

Imagen 77



“Carretera de Bucaramanga a Piedecuesta”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 2, abril, 1927. Núm. 15. p. 7.

Imagen 78



“CARRETERAS DE SANTANDER. Trayecto entre San Gil-Socorro”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 15, agosto, 1931. Núm. 228. p. 14.

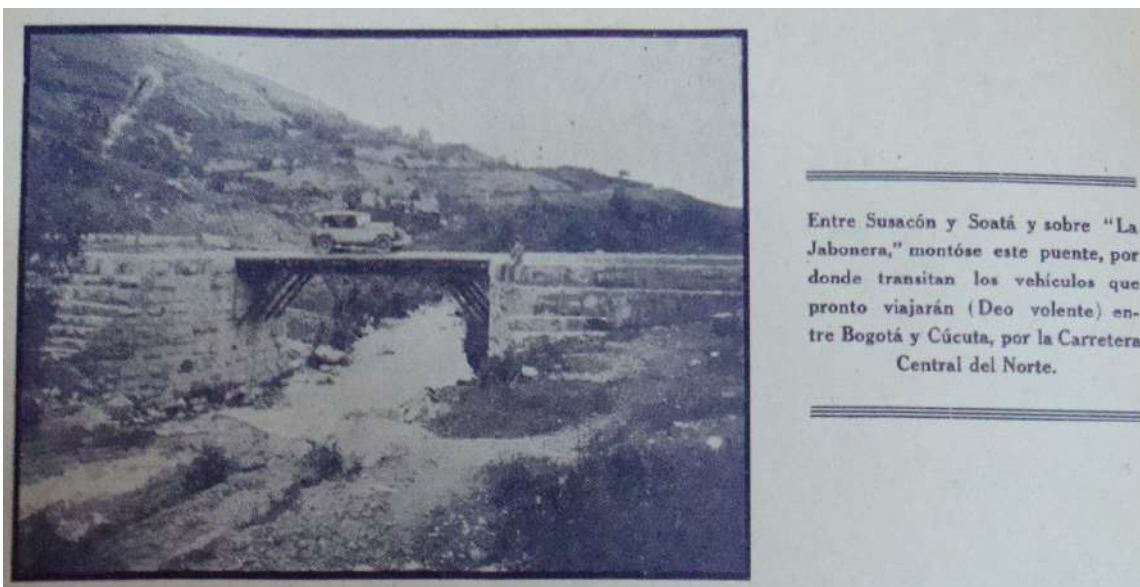
Imagen 79



“Carretera de Ocaña a los pueblos de la provincia”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 31, agosto, 1929. Núm. 130. p. 3.

Imagen 80



“Entre Susacón y Soatá y sobre La Jabonera, montóse este puente, por donde transitan los vehículos que pronto viajarán entre Bogotá y Cúcuta, por la Carretera Central del Norte.

Fuente: TIERRA NATIVA. 9, junio, 1928. Núm. 73. p. 15.

2.3.1.2. Caminos, puentes y pontones.

Ahora bien, el desarrollo vial de Santander es un proceso estimulado por las ventajas de comercio y transporte que representa, haciéndose posible su ejecución por las posibilidades que brinda la tecnología moderna. Por ende, sin la maquinaria e insumos necesarios no sería posible hacer frente a una topografía conformada en gran parte por montañas, laderas rocosas y arterias fluviales. En ese sentido, dentro del material fotográfico que abarca el desarrollo vial en la región de los Santanderes se incluye el trabajo de la maquinaria para construir carreteras en las montañas, como también construir puentes sobre ríos y quebradas. De esa forma, el progreso que se fomentaba desde la prensa se hallaba en los réditos que se obtenían de las carreteras, pero también se encontraba en los medios utilizados para la construcción de las mismas.

Dentro del mensaje lingüístico, entonces, se procuró hacer referencia a la tipología de vía construida. Cada una manifestaba la intervención que el ser humano hacía sobre la geografía del lugar como requerimiento para la sustentabilidad de la red. Trazar una red de caminos era hacer del transporte una empresa sustentable, asegurar que la comunicación no se corte sin importar las condiciones que la topografía del suelo presente. De ese modo, las vías son clasificadas en *carreteras*, *puentes* y *pontones*.

En relación a los primeros, los caminos de carreteras son mencionados en diecisiete ocasiones, siendo la clase de vía que más veces se repite en las fotos. De los segundos, los puentes, aparecen mencionados en quince fotografías correspondientes a municipios como Girón, Mogotes, San Gil, Lebrija, Charalá, Gramalote, San Vicente de Chucurí. Estos puentes en acero, tanto los de Santander como aquellos que pertenecen a otros departamentos y que igualmente aparecen fotografiados, se establecen como el modelo a seguir porque, aunque costosos, ofrecían longitudes más extensas, menor tiempo en su edificación, y mayor resistencia a la tracción y compresión de los vehículos. Así, las obras como el Puente Internacional Bolívar, Puente Cornelio Hispano, el Puente Laureano Gómez, el puente de las dos bandas sobre el río Magdalena, el puente sobre el río Zulia, y el puente sobre el río de Oro sobresalen por sus longitudes considerables “nunca antes vistas sobre este suelo”²⁰⁰, evidenciando que era un “adelanto para nuestra nación” la ejecución de este tipo de obras. En relación al pontón, solo tiene una mención que corresponde a la carretera entre Lebrija-Bucaramanga.

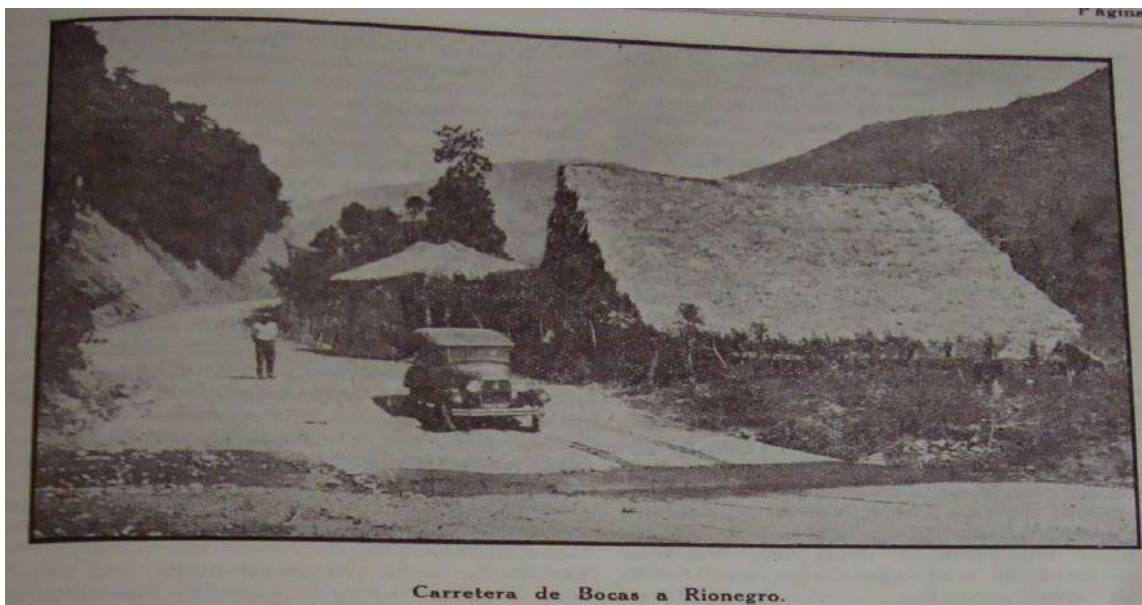
La burguesía utilizó, de esta manera, la fotografía de infraestructura para manifestar el uso de la tecnología moderna para construir rutas sobre el suelo. A pesar de las constantes quejas sobre la precariedad de las vías, demostraban por medio de las fotos la conectividad avanzaba y que las carreteras cumplían su función. Los puentes aparecen para confirmar la noción de la necesidad de inversiones para hacer frente a terrenos complicados pero que igualmente requieren ser vinculados a la red de transporte. El resultado de las inversiones era explicado visualmente en este caso,

²⁰⁰ Profesorado San Pedro Claver. El puente de Girón. En: Tierra Nativa. 8, diciembre, 1928. No. 97. p. 11.

demostrando que puentes y carreteras en zona montañosa eran intervenidas por la obra de la moderna ingeniería.

Así, pues, en el proceso modernizador las distinguidas familias asociadas al comercio y a la fundación de empresas se representan a sí mismas como una clase social que mantiene tanto el poder económico como el saber, desde el ilustrado hasta aquel que requería el conocimiento de la topografía santandereana. Su posición le permitió implantar desde los medios la idea de un manejo de la geografía correspondiente al bienestar poblacional representado en la conectividad del departamento.

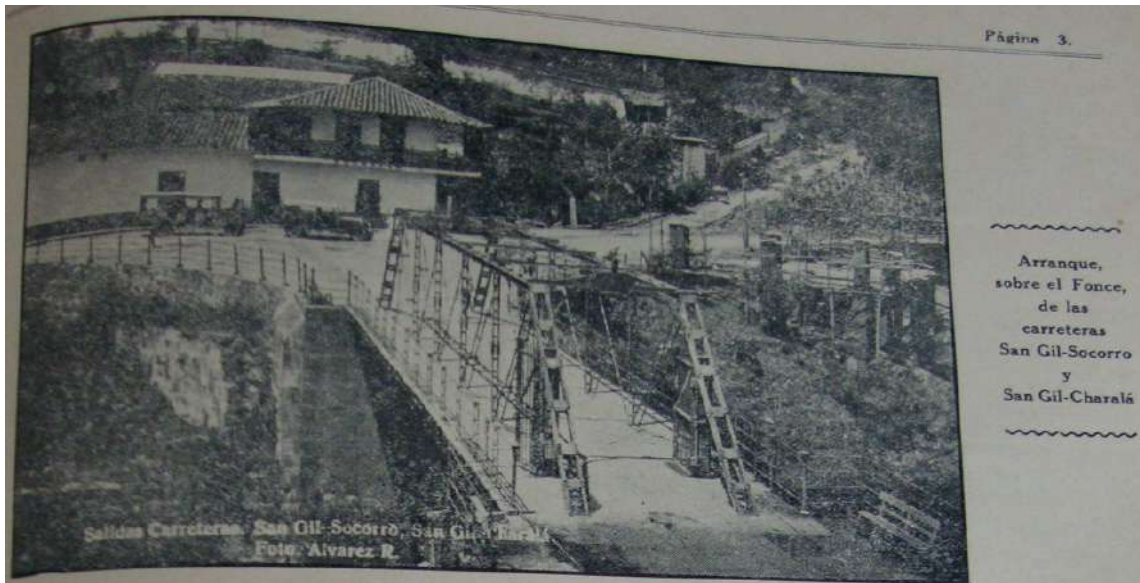
Imagen 81



“Carretera de Bocas a Rionegro”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 13, abril, 1929. Núm. 111. p. 7.

Imagen 82



“Arranque sobre el Fonce, de las carreteras San Gil-Socorro y San Gil-Charalá”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 27, marzo, 1929. Núm. 109. p. 3.

Imagen 83



“Puente sobre el río Pienta, en los alrededores de Charalá”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 27, marzo, 1929. Núm. 109. p. 7.

2.3.2. Mensaje denotado.

2.3.2.1. Carreteras de Santander. Construcción y beneficios.

El mensaje denotado, por su parte, se acerca a lo realizado en las fotografías sobre el Ferrocarril Central del Norte, constituido por una captura visual que contemple no sólo la obra de una vía, sino que se extienda el campo de visión para que el lector tenga la posibilidad de observar igualmente las condiciones topográficas que conforman la zona. Apoyando al mensaje lingüístico, el mensaje denotado confirma de forma visual que el estado del suelo y el ecosistema que lo rodea son condicionantes para la construcción de las arterias viales. Sin embargo, y esa es la función de la denotación de las fotos, se pretende demostrar que en el trabajo que se ha realizado sobre ese suelo, con el fin de edificar una ruta de transporte, se encuentra condensado el progreso económico. La función de la estructura estética y técnica de la fotografía era utilizada por Tierra Nativa

con el fin de confirmar la considerable labor que conllevaba construir caminos y carreteras en el suelo santandereano, y por ende se precisaba de óptima inversión de recursos que posibilitaran llevarlo a cabo.

Otra función que cumple el mensaje denotado en este apartado de fotografías es la de visibilizar la necesidad que solventa la vía. Esto se explica porque hay una mayoría de fotografías en donde es posible observar vehículos y personas transitando el puente o la carretera. El tránsito, su uso continuo, expresa lo relevante que es para la población ese trayecto, lo aprovechable que es la vía para comunicar. En esa dirección, las fotografías ejecutan un mensaje visual dirigido hacia que el lector confirme la funcionalidad de la vía.

En cuanto al montaje técnico, existen varios tipos de composición visual constituidos de la siguiente manera: primeramente, las fotografías se hallan dentro del encuadre centrado y descentrado, ambos enmarcados en la horizontalidad que enseña que la fotografía procura cubrir mayores extensiones del espacio, no sólo intentando captar el objeto principal, sino sus componentes contextuales. En este caso, el encuadre de la fotografía es elaborado a partir del retrato del paisaje que acompaña y sostiene la obra de infraestructura retratada.

El punto de interés está constituido por la funcionalidad de la carretera, de ese modo, desde su composición se intenta conducir la mirada del lector hacia la infraestructura junto con la actividad desarrollada sobre la misma. Por ende, el punto de interés lo conforman la carretera, los vehículos y las personas que la transitan. Todo lo que rodea el punto de interés, aquello que termina por ser el ecosistema regional, cumple la función de reforzar el mismo punto de interés, y por ello es que los ríos, árboles, montañas, y espacios urbanizados con captados desde la fotografía como marcos que resalten la labor que cumple el camino, la carretera o el puente.

En el cuerpo fotográfico es posible observar diferentes puntos de vista, cada uno se establece dependiendo de la magnitud que la fotografía pretenda otorgar a la obra de infraestructura captada por la cámara. En esa dirección, los puntos de vista expresados desde los ángulos fotográficos son el picado, normal, contrapicado, y en escasas

imágenes se observa el ángulo cenital. Igualmente, dependiendo la cobertura que se quiera brindar al punto de interés junto con los detalles a representar, los planos encontrados en el cuerpo fotográfico corresponden a primer plano, plano medio, plano entero, plano general y gran plano general.

Imagen 84



“Puente rígido sobre el Río de Oro, en la vía de Bucaramanga a Girón.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 17, enero, 1931. Núm. 199. p. 12.

Imagen 85



“Carretera Bucaramanga – Bocas. (Puente de La Loma).”

Fuente TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 14, marzo, 1931. Núm. 207. p. 13.

2.3.3. Mensaje connotado

2.3.3.1. El empresario y el hacendado, los mayores beneficiados de la infraestructura vial.

Tierra Nativa propuso en el mes de diciembre de 1928 la conformación del Consorcio Colombiano de Acción, el cual iba a ser una revista o un boletín calificado para el “desempeño de agencias, comisiones y representaciones de casas industriales nacionales a través de la propaganda y publicidad, y la promoción de negocios”²⁰¹, cuyo objetivo no era otro que “instigar el progreso patrio y contribuir a la cultura y la civilización”. El sostenimiento de esta revista era planeado constituirse bajo la modalidad de socios contribuyentes: los socios económicos, en primer lugar, que eran

²⁰¹ Anónimo. Consorcio Colombiano de Acción. En: Tierra Nativa. 1, diciembre, 1928. No. 96. p. 1.

los empresarios, los socios de número, que era los suscriptores, y los socios honorarios, siendo estos últimos los colaboradores y benefactores de la revista.

El Consorcio podía considerarse “hermano gemelo de Tierra Nativa”, sus ideales proclamaban ser los mismos: “la amplitud y extensión de actividades comerciales por el bien de la institución (ascenso económico) y el bien social (construcción de carreteras)”²⁰². Se planeaba que con la ayuda de los socios económicos la revista circulara por fuera de los límites nacionales, abarcando público internacional, ayudando a profundizar la tarea de expandir los horizontes del mercado santandereano. Se instó, de esa forma, a que el empresario hiciera parte de actividades con miras a ampliar la cobertura de las importaciones, formando un gremio comercial adscrito a los medios de comunicación.

Ahora bien, este consorcio no ejerció sus funciones hasta muchos años después y bajo otros lineamientos propuestos desde el gobierno nacional. Sin embargo, siempre de la mano con la economía del departamento, las arterias de la comunicación y el transporte fue un tema que desde la revista era tratado con importancia en razón de la conveniencia que había para algunos de los empresarios y terratenientes que se hallaban relacionados a la fundación y circulación de Tierra Nativa. La publicación de las fotografías, como se ha visto, estuvo íntimamente relacionada al ascenso económico de aquellos que eran dueños de los medios de producción, los individuos que más interesados en la articulación vial del departamento y que, desde Tierra Nativa presentaban al lector como una oportunidad aprovechable para toda la ciudadanía.

La prosperidad del empresario, acrecentada por la construcción de caminos intermunicipales, se llegó a catalogar como el principio de la prosperidad del resto de la población. Y durante la circulación de Tierra Nativa, los empresarios solicitaron en reiteradas ocasiones al gobierno departamental “la intensificación de la vida agrícola, industrial y administrativa”, impulsadora de la consolidación de rutas comerciales fortalecedoras del mercado interno de Santander. En esa dirección, aparecen algunos empresarios adscritos a Tierra Nativa, dedicados en su mayoría al cultivo de tabaco y

²⁰² Ibid., p. 1.

café, residentes en Bucaramanga o en sectores aledaños, cuyas labores agroindustriales ya se encontraban establecidas como empresas funcionales pero que se hallaban en vísperas de expandir sus mercados por la construcción de carreteras vinculadas a Bucaramanga desde municipios y otros departamentos.

En mérito de lo anterior, aparecen mencionados, y en algunas ediciones fotografiados en sus dominios, los comerciantes Emilio Garnica, fundador de la factoría cigarrera *El Buen Tono* que comercializaba en Bucaramanga el tabaco desde Llano Grande, Río de Oro, Suratá y Girón²⁰³, Luis A. Cubillos, hacendado dueño de tierras productoras de Café en Gramalote²⁰⁴, Carmelo Núñez, miembro del gremio cafetero de Convención²⁰⁵, Martín Jaimes y Luis Herrera, quienes en el municipio de San Andrés sostenían la industria tabacalera en sus terrenos²⁰⁶, Luis Sorzano y Luis Enrique Figueroa, quienes en Piedecuesta estaban dedicados a la siembra de caña panelera y de tabaco²⁰⁷, Arturo Pinzón Santamaría, quien igualmente en sus tierras de Piedecuesta se dedicaba al criadero de carne de res y vacuna²⁰⁸, Luis Fernando Bautista, empresario del sector tabacalero con tierras en Capitanejo²⁰⁹, Ricardo Martínez y Ramón Gamboa, ambos representantes del sector cafetero dueños de terrenos en el municipio de Rionegro, Gonzalo García Cadena, quien tenía un almacén llamado *La Constancia* en la Casa de Mercado donde comerciaba anillos para cigarrillos y esencia para tabaco²¹⁰, Didio Murzi, “activo industrial” venezolano con tierras en Las Dantas desde donde exportaba café hacia el oriente colombiano²¹¹, Francisco Arciniegas, dueño de un “salón moderno la Barbería del Comercio de Bucaramanga, dotado de toda clase de comodidades y

²⁰³ Anónimo. Una gran industria Santandereana. En: Tierra Nativa. 2, febrero, 1929. No. 102. p. 9.

²⁰⁴ PRADA, Camilo. Gramalote a grandes rasgos. En: Tierra Nativa. 22, octubre, 1927. No. 44. p. 7-11.

²⁰⁵ MENESES, José Nicolás. CONVENCION (N. S.). En: Tierra Nativa. 12, noviembre, 1927. No. 47. p. 4.

²⁰⁶ Tierra Nativa. 13, agosto, 1927. No. 34. p. 15.

²⁰⁷ REY, Luis Francisco. La ciudad de Piedecuesta. En: Tierra Nativa. 29, octubre, 1927. Núm. 45. p. 10-14.

²⁰⁸ REY, Luis Francisco. La ciudad de Piedecuesta. En: Tierra Nativa. 29, octubre, 1927. Núm. 45. p. 6.

²⁰⁹ Tierra Nativa. 8, septiembre, 1928. Núm. 84. p. 9.

²¹⁰ Espinosa Suarez, Humberto. Negociantes en Bucaramanga. p. 166.

²¹¹ Tierra Nativa. 22, diciembre, 1928. Núm. 99. p.p. 8-9.

condiciones higiénicas”²¹², Alarcón Hermanos, que fue una firma comercial entre Víctor y Ezequiel Alarcón, ambos comerciantes de café para las cigarreras *Virginia* y *Selectos*²¹³, Pedro E. Novoa, también comerciante de cigarrillos y de tabaco en rama, más la Tropical Oil Co. en Barrancabermeja²¹⁴ y la Compañía Harinera de Santander en Suratá²¹⁵, todos los anteriores, señalados desde Tierra Nativa como personajes y figuras notables de la santandereanidad encargados de promover el civismo y la reconstrucción terruñal a través de su labor agroindustrial en terrenos adyacentes a Bucaramanga con labores a exportar hacia el Atlántico, Boyacá, Caldas, Bolívar, Cundinamarca y Norte de Santander. Sin embargo, en la precariedad de algunos caminos del país terminaba por retardarse el desarrollo industrial regional ante el mercado extranjero que, en aquel momento, “tanto ha afectado la balanza económica nacional”²¹⁶.

El mensaje connotado, por ende, resalta la funcionalidad que la infraestructura ofrecía a la población de Santander y Norte de Santander, los beneficios generados que se dirigían al mejoramiento de la economía y a la optimización de la movilidad dentro de la región. Para ello, fue preciso que Tierra Nativa ofreciera al lector las fotografías de carreteras que comunicaban los municipios de Santander, pues, estas obras significaban la mejora de la comunicación y del transporte, y, por ende, la mejora económica. Los tramos de carreteras fotografiados por la revista corresponden a caminos que para la época se consideraban importantes por la consolidación comercial que permitían. La economía en conjunto de la región crece por la comunicación que existe desde los centros productores agrícolas, pesqueros o petroleros hacia los municipios y las capitales departamentales.

Así, las imágenes que muestran la vía Socorro - San Gil, la carretera Girón - Bucaramanga, Lebrija – Bucaramanga, Zapatoca – Socorro, Bucaramanga – Bocas de

²¹² Tierra Nativa. 15, diciembre, 1928. Núm. 98. p. 15.

²¹³ Espinosa Suarez, Humberto. *Negociantes en Bucaramanga*. p. 187.

²¹⁴ Tierra Nativa. 3, noviembre, 1928. Núm. 92. p. 11.

²¹⁵ Tierra Nativa. 26, abril, 1930. Núm. 162. p. 5.

²¹⁶ Tierra Nativa. 26, enero, 1929. No. 101. p. 11.

Girón, así como las vías de Puerto Wilches, San Vicente de Chucurí y Ocaña pretenden comprometer la opinión del lector sobre el desarrollo vial en Santander, exigiendo que se visualice en lo material el progreso departamental con las carreteras que aceleraban el proceso comercial de productos y el transporte de pasajeros. Estas rutas representaron el tránsito principalmente del café, el tabaco, de la caña de azúcar y de la ganadería entre provincias, abarcando la recolección de producción agrícola de los municipios más pequeños.

Este proceso de articulación es seguido con fervorosa rigurosidad desde Tierra Nativa, atendiendo al crecimiento industrial en paralelo que hace públicas las demandas para la inversión de la infraestructura vial. De ese modo, es posible observar que para 1910 Santander contaba con 8 kilómetros de vías de carreteras; diez años después, en 1920, el número ascendió a 40 kilómetros; al momento de estar Tierra Nativa con mayor intensidad en su labor promotora de obras públicas, para el año de 1930, el departamento ya contaba con 139 kilómetros de carretera, y para 1931 alcanzó los 270.

En el año de 1930 el departamento había incrementado la producción del café, tabaco, trigo, maíz, papa, arroz, y ya era notorio el ascenso de la crianza ganadera para comercializar carne de res. El gobierno departamental, según señala Tierra Nativa, “adoptó un plan científico de vialidad que consultara las necesidades de las diversas regiones para desarrollar las energías latentes de la población, impulsar convenientemente la industria y facilitar la implantación de otras nuevas, como la minería y la explotación de los productos forestales”²¹⁷. Para ello, se observó que el río Magdalena era la arteria fluvial que permitía con mayor facilidad la comunicación hacia el centro del país, por ende, vincular a los municipios con éste era lograr que los productos santandereanos tuvieran mayor cobertura en el mercado nacional.

Así, productos como el tabaco y el café llegaron a ser comercializados por arterias viales favorecidas por su cercanía con el río Magdalena. Estos tramos llegaron a vincular a Santander con la economía nacional de modo que llegó a porcentajes

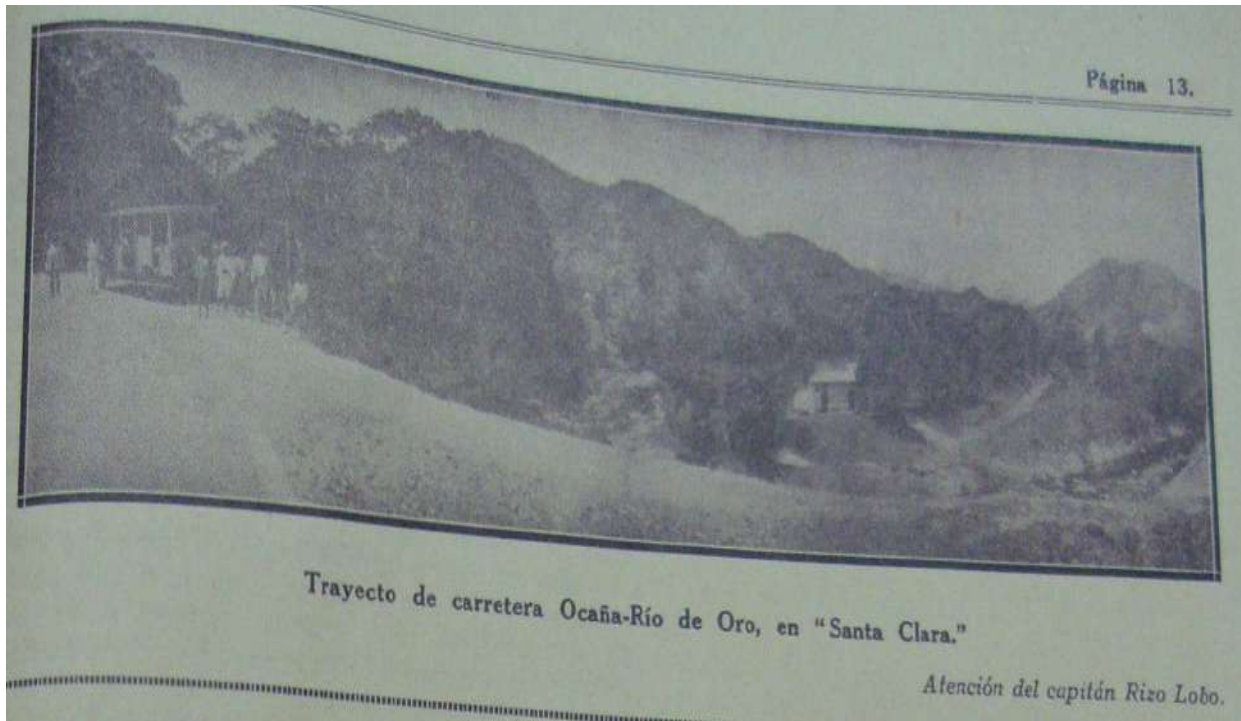
²¹⁷ VALDERRAMA ORDOÑEZ, Carlos. Los baldíos nacionales y la agricultura. En: Tierra Nativa. 11, octubre, 1930. No. 186. p. 7.

considerables en la producción de mercancía comercializada con departamentos como el Atlántico, Tolima, Magdalena, Antioquia, Caldas, y Cundinamarca²¹⁸.

Por ende, los tramos más importantes para 1931 por su valor de conectividad intermunicipal y por su salida hacia otras regiones del país, eran estos: Barranca – San Vicente, 28 kilómetros; Bucaramanga – San Gil, 29 kilómetros; Bucaramanga – Cáchira, 36 kilómetros; Zapatoca – Socorro, 18 kilómetros; San Gil – Socorro, 23 kilómetros; San Gil – Duitama, 51 kilómetros; Vélez - Chipatá, 6 kilómetros. Aun así, estos números apenas representaban el 37% del programa sobre vías de comunicación a cargo del gobierno departamental.

²¹⁸ VALDERRAMA BENÍTEZ, Ernesto. Santander en 1928. Situación económica. En: Tierra Nativa. 2, marzo, 1929. Núm. 106. p. 5.

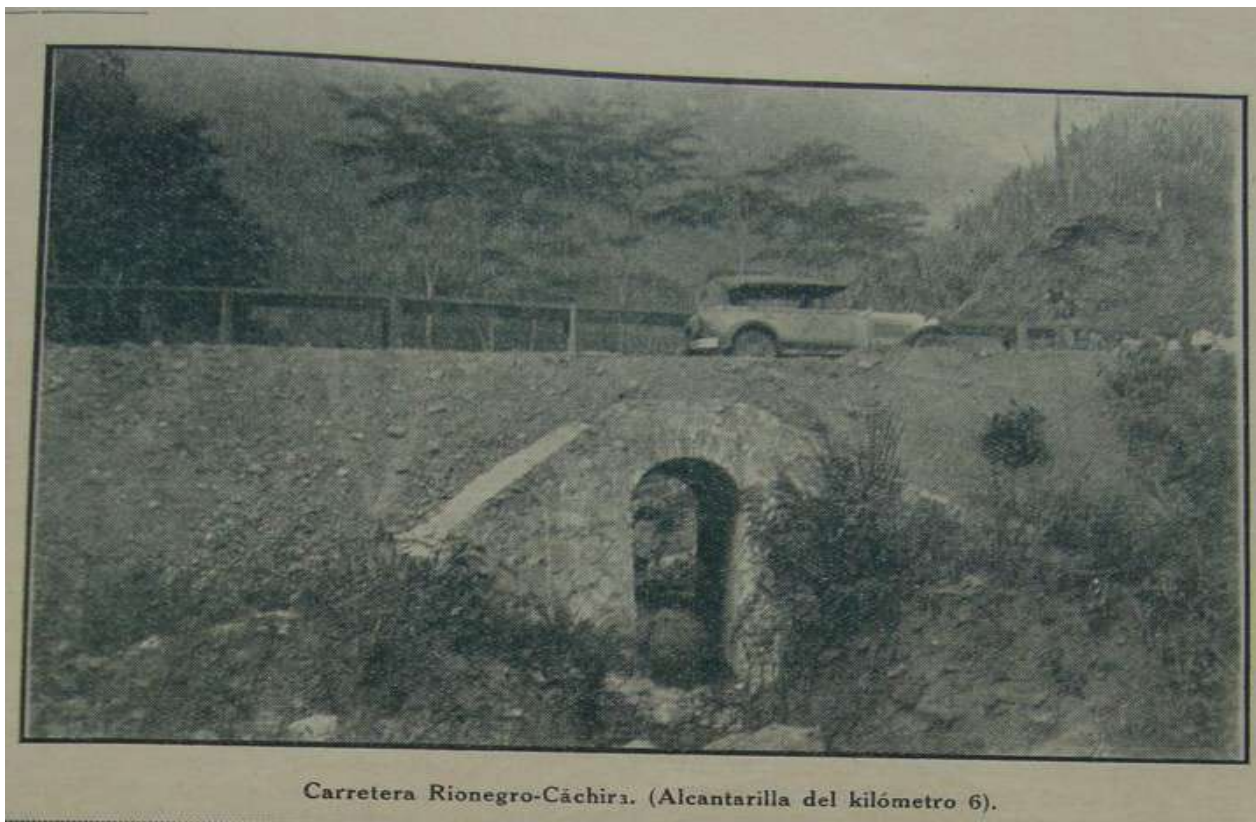
Imagen 86



"Trayecto de carretera Ocaña-Río de oro, en Santa Clara"

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 1, junio, 1929. Núm. 118. p. 13.

Imagen 87



“Carretera Rionegro-Cáchira. (Alcantarilla del Kilómetro 6)”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 14, febrero, 1931. Núm. 203. p. 9.

Imagen 88



“Carretera Zapatoca-Socorro. – Cortes en ladera rocallosa y afirmado. Kilómetro 16 – 500 a kilómetro 17.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 31, enero, 1931. Núm. 201. p. 5.

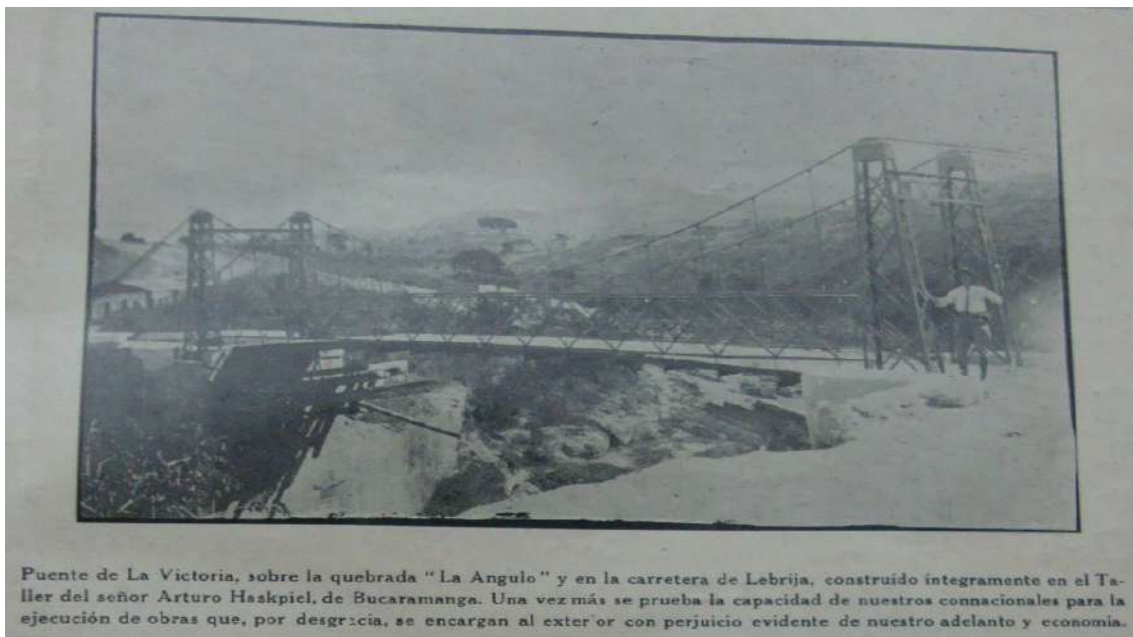
Imagen 89



“Carretera Zapatoca – Socorro. – Pontón sobre la Quebrada de La horqueta. Kilómetro 9 – 560 metros.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 31, enero, 1931. Núm. 201. p. 3.

Imagen 90



“Puente de La Victoria, sobre la quebrada La Angulo y en la carretera de Lebrija, construido íntegramente en el Taller de señor Arturo Haskpiel, de Bucaramanga. Una vez más se prueba la capacidad de nuestros connacionales para la ejecución de obras que, por desgracia, se encargan al exterior con perjuicio de nuestro adelanto y economía.”

A pesar de lo impulsado por Tierra Nativa, no se logró terminar la mayoría de los proyectos viales planificados. El presupuesto departamental no fue suficiente para lograr lo proyectado. En 1931, La Carretera Central del Norte no contaba con 21 kilómetros entre Playa Grade y San José de Miranda, sin embargo, cumplían en gran parte su objetivo de comunicar Bogotá con el Norte de Santander y Venezuela. La Carretera del Noroeste, una ruta planeada para comunicar Bogotá con el Bajo Magdalena, pasando por Puente Nacional, Güepsa, Socorro, San Gil, Piedecuesta, Florida, y Bucaramanga, contaba ese mismo con 200 de 410 kilómetros del total de la carretera, lo que restaba era el sector Güepsa – Bucaramanga. Igualmente, ese mismo año de 1931, la Carretera del Carare se hallaba en construcción y cubría los tramos de Tunja – Vélez, 93 kilómetros, y Vélez – Landázuri, 23 kilómetros.

Por su parte el Ferrocarril Central del Norte no se concluyó, la falta de fondos hizo que a partir de finales del 1930 las obras se suspendieran, por lo que el gobierno departamental se vio obligado a dar prioridad a unas secciones más que otras. De ahí que la primera sección del Ferrocarril Central Norte, sin poder unirse a las otras dos secciones, cobrara independencia y pasara a llamarse Ferrocarril de Puerto Wilches.

En cuanto a la segunda y tercera sección, éstas no pasaron a formar parte del proyecto fallido del Ferrocarril del Nordeste, una vía que pretendía alcanzar los 490 kilómetros entre Bucaramanga – Bogotá. Sin embargo, a pesar de estar llamada a ser una obra construida con la “técnica más rigurosa”²¹⁹, y teniendo en cuenta los “factores de riqueza como la potencialidad económica de los pueblos”²²⁰, el Ferrocarril del Nordeste solo alcanzó a materializarse en 20 kilómetros de su primera sección, sin poder alcanzar su cometido de conectar el río Magdalena con los llanos del Casanare, “ por medio de un ramal de penetración desde Sogamoso hasta esas fértiles llanuras, donde se explota en las mejores condiciones la industria ganadera”²²¹.

De ese modo, es posible ir concluyendo este capítulo acotando que la labor de Tierra Nativa al divulgar fotografías de infraestructura vial siguió un curso burgués que consistió en resaltar la necesidad de los caminos de Santander en función del alza de la industria y del comercio que beneficiaba mayormente a los comerciantes y empresarios. La articulación económica provista en las construcciones del Ferrocarril Central del Norte y en las carreteras municipales de Santander tenían su efecto inmediato en la acumulación de riqueza y prosperidad por parte de los terratenientes y hacendados. Promover la construcción de carreteras significó extender el monopolio de mercado, aprovechando la ubicación cercana a los caminos y vías férreas de las tierras cultivadas que permitía elevar las cantidades de carga a exportar e importar.

El café y el tabaco eran las dos industrias más fuertes representadas en Tierra Nativa, los municipios de Piedecuesta, Rionegro, Lebrija, Barrancabermeja y Girón sobresalen

²¹⁹ VALDERRAMA BENÍTEZ, Ernesto. Desarrollo vial de Santander En: Tierra Nativa. 15, agosto, 1931. Núm. 228. p. 15.

²²⁰ Ibid., p. 15

²²¹ Ibid., p. 15.

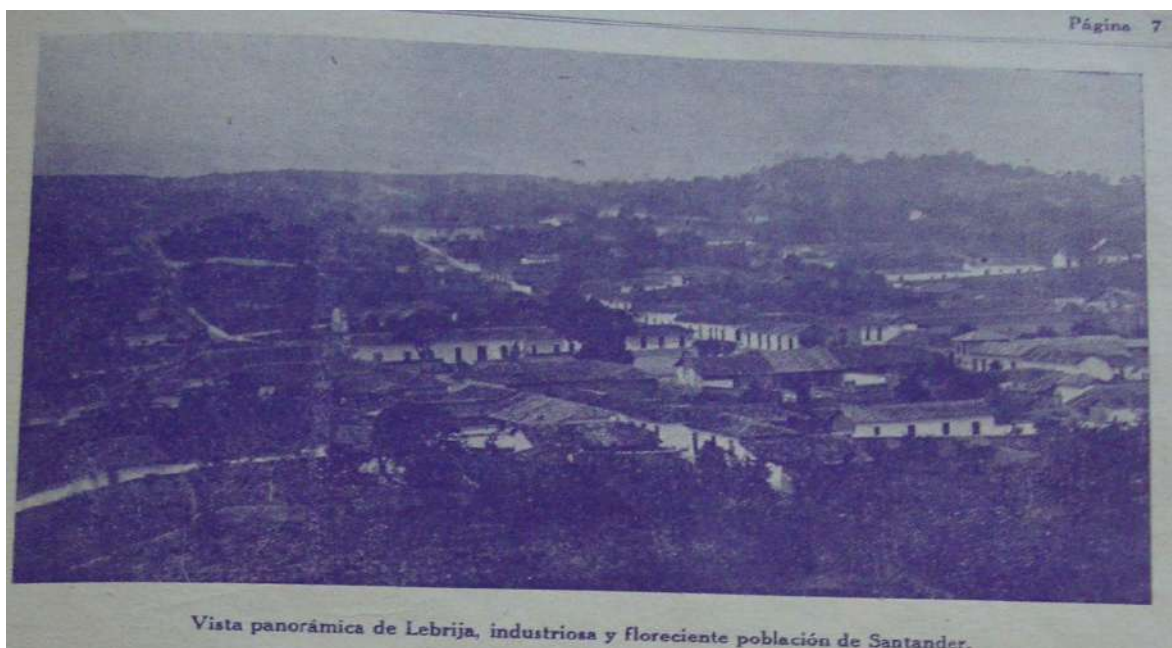
porque sus vías son el medio más inmediato para el transporte de estos dos productos, la conexión que tenían estos con otros municipios terminaba por vincular a Bucaramanga con las provincias del departamento. Por lo que en Tierra Nativa estuvo presente una representación visual de la infraestructura vial que provenía de una mentalidad de hacendado cafetero y tabacalero.

Este ascenso económico siempre estuvo ligado a la construcción de patria y de nación, relacionando el crecimiento económico con el apoyo hacia la erección de la imagen de una patria colombiana cercada por el bienestar social. Las vías de comunicación iban a servir, por ende, a “crear en cada población un núcleo selecto y espiritual, patriota y entusiasta, que ejemplarice, empuje y vivifique el alma celular, porque el alma de la patria se acelere y vigorice”²²².

3. Fotografía panorámica en Santander: El progreso por medio del dominio y articulación del territorio.

²²² Anónimo. Consorcio Colombiano de Acción. En: Tierra Nativa. 1, diciembre, 1928. Núm. 96. p. 1.

Imagen 91



“Vista panorámica de Lebrija, industriosa y floreciente población de Santander”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 9, julio, 1927. Núm. 29. p. 7.

Una de las motivaciones que impulsó la escritura de este capítulo nació en el momento en que, mientras examinaba por primera vez cada una de las ediciones de la revista, imbuido por la fascinación de las fotografías de Bucaramanga y de los poblamientos urbanos de Santander, hallé en la vigésimo novena entrega de la revista una fotografía panorámica del municipio de Lebrija. Como residente de ese municipio, con una madre y abuela de tradición campesina originarias del mismo, no pude reprimir, primeramente, la emoción al observar el lugar que veo todos los días retratado en una publicación de prensa de hace casi cien años. Pero unos momentos después, al leer la frase inscrita debajo de la fotografía, sentí intriga al consultarme por razones que explicaran la aparición de Lebrija en el grupo de centros urbanos fotografiados por la vía panorámica en la Tierra Nativa.

Con el paso del tiempo, al comenzar a hacer las primeras lecturas sobre la génesis, producción, y posterior establecimiento como género pictórico de la imagen

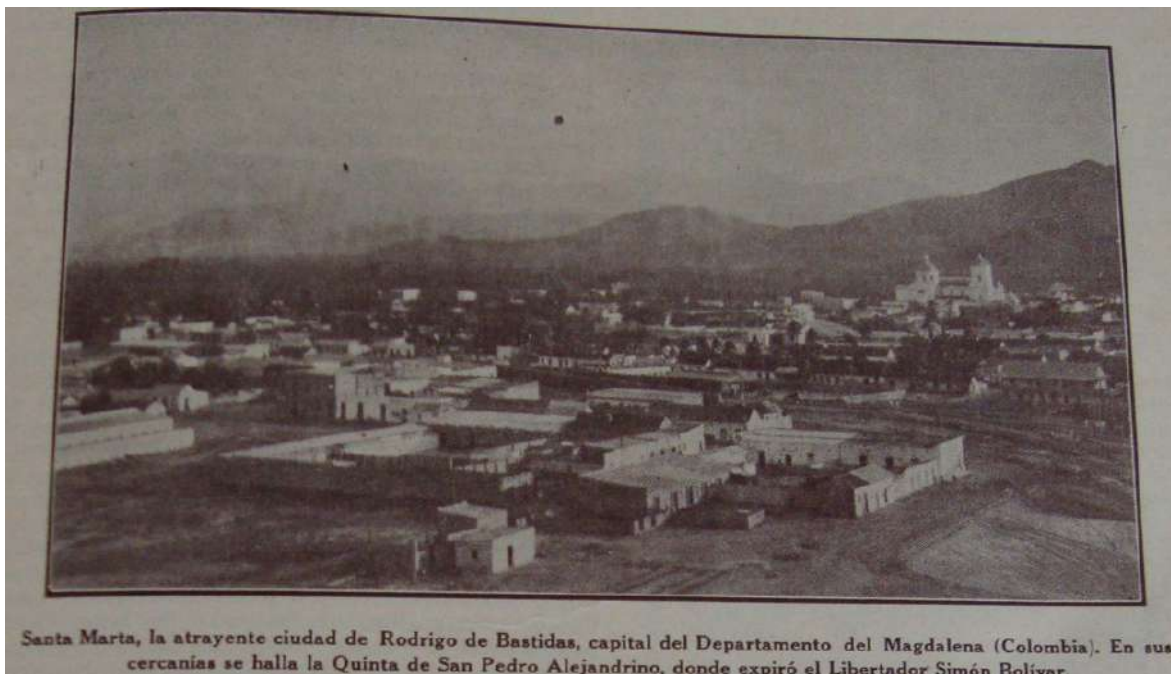
panorámica, esa inscripción que describía a Lebrija con los adjetivos de “industriosa y floreciente”²²³ comenzó a dotar de mayor sentido a mi reflexión y me indicó, de un modo, la dirección que este capítulo debía tener en su escritura acatando los procesos tecnológicos y los marcos ideológicos adscritos al modo de observación moderno denominado como *panorama*.

En esa dirección, en este tercer capítulo se ha propuesto el análisis del material fotográfico dedicado a abarcar las fotos panorámicas expuestas por Tierra Nativa. Para ello, lo primero que se llevará a cabo es el abordaje histórico de la imagen panorámica, relatando su génesis, seguido por su posterior desarrollo y establecimiento como género de la pintura, y, por último, su uso en la fotografía en los siglos XIX y XX como instrumento al servicio de la esfera política y económica; en este primer segmento del capítulo he procurado resaltar que desde sus comienzos este tipo de visualización se encontró relacionada a la labor de los Estados-Nación modernos dirigida hacia la vigilancia y control del espacio rural y urbano. En segundo lugar, se procederá a realizar el análisis del cuerpo de fotografías panorámicas que retratan los panoramas de los municipios de Santander. En este punto se aborda la práctica en Tierra Nativa apuntada en promover, a partir de las visiones “desde arriba” de los centros urbanos, un discurso de poder y de control sobre los parámetros socio-económicos de la población desde la idea modernizadora del crecimiento económico en los centros municipales de Santander. Y, por último, se plantearán conclusiones que señalen cómo el uso de estas imágenes panorámicas se realizó en función de una mejora agroindustrial del departamento de Santander al emitir un mensaje que sublimó, en primer lugar, las características del territorio tales como la belleza y la fertilidad, y, en segundo lugar, de sus pobladores, bajo los adjetivos como “briosidad” e “industrial”, buscando atraer la inversión de capital en los poblamientos municipales.

3.1. Apuntes históricos sobre el *panorama* y su empleo en narrativas urbanas.

²²³ TIERRA NATIVA. 9, julio, 1927. Núm. 29. p. 7.

Imagen 92



“Santa Marta, la atrayente ciudad de Rodrigo de Bastidas, capital del Departamento del Magdalena (Colombia). En sus cercanías se halla la Quinta de San Pedro Alejandrino, donde expiró el Libertador Simón Bolívar.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 29, diciembre, 1928. Núm. 100. p. 3.

La visión panorámica fotográfica desarrollada a inicios del siglo XX en Colombia conlleva en su aplicación una herencia, que no es posible ignorar por su carácter histórico, remontable a los inicios del mundo moderno en Europa, cuando naciones como Italia, Inglaterra, Francia y España apuntaron hacia la acumulación de la riqueza teniendo como pilar económico el expansionismo colonial y la industria marítima. Así lo señala Mauro Pehuén Rosas, referenciando sobre la génesis del panorama que “desde el siglo XVI en adelante, en paralelo a la expansión territorial de los estados europeos, se desplegó un canon de producción de imágenes que estipula un modo de representación a partir de su matematización y un marcado interés en la importancia corpórea de los objetos y su figuración visual”²²⁴. Por ende, en los comienzos de la era

²²⁴ PEHUÉN ROSAS, Mauro. Capturar el paisaje. La fotografía panorámica como herramienta de apropiación visual en la Conquista del Desierto. En: Otros y logo. Revista de estudios críticos. Neuquén: Universidad Nacional de Comahue. Núm. 11, 2021. p. 294.

moderna el arte pictórico se asoció hacia la representación de la imagen de la ciudad que, desde la práctica del expansionismo colonial, tomaba dimensiones cada vez mayores en la exteriorización de su riqueza a partir del establecimiento de géneros arquitectónicos y modelos de urbanismo.

En esa dirección, con la llegada de los siglos XVII y XVIII, y a medida que avanzaba la acción colonizadora de Europa, el género pictórico del paisaje adquirió mayor valorización de acorde a su narrativa explícita visual del espacio. Los pintores del género paisajístico cobraron mayor relevancia según su capacidad de construcción de realismo, por ende, en las ciudades representadas por los artistas la atención de los espectadores iba dirigida hacia “el carácter descriptivo de la imagen y la precisión de sus detalles reproducidos”²²⁵. Esta narrativa del urbanismo tiene su inicio como género artístico en las *vedutas*, unas pinturas paisajísticas cuyos mayores exponentes fueron Canaletto, Bernardo Bellotto, Francesco Guardi y Michele Marieschi, y que innovaron ante los espectadores por su capacidad de exposición de realismo, articulando “técnica, saberes y tecnologías” que auxiliaron en esta época moderna a la racionalización del espacio visual.

Las *vedutas* consolidaron el paisaje urbano como género artístico en la pintura, la tarea por observar el espacio tomó despliegues en dimensiones mayores según el uso que se le diera. Mauro Pehuén Rosas afirma que la obra de Canaletto y los otros paisajistas italianos halló su composición “a partir de una sucesión de imágenes desplegadas siguiendo la línea de horizonte muestran un amplio sector del campo visible desde múltiples perspectivas que convergen visualmente en un centro donde se ubica el espectador”²²⁶. Este modo de pintar contribuyó a una “ruptura con el modo de visión renacentista de la perspectiva centralizada”²²⁷, en donde la obra abandonó el punto de interés en un punto fijo por pretender el recorrido de la vista hacia una línea horizontal. Por ende, ante la vista del espectador, este formato ya no ofreció “una ventana al

²²⁵ Ibid., p. 294.

²²⁶ Ibid., p. 296.

²²⁷ Ibid., p. 296.

mundo, sino la totalidad unitaria que se despliega frente a la mirada” que terminó por convertirse en “símbolo de la posesión y dominio del territorio”²²⁸.

La armonía y destreza de las *vedutas* terminó por llamar la atención de los paisajistas ingleses, quienes solicitaron a Canaletto su participación en la enseñanza en la Escuela de Artes de Londres a fin de acoplar el moderno género pictórico sobre las ciudades inglesas. Así, en 1746 llega a la urbe londinense y su estadía allí consistió en amaestrar a los pintores en la práctica de la construcción pictórica del paisaje urbano.

En esa dirección, sostiene Gerardo Martínez Delgado, Robert Barker, un paisajista irlandés que vivió entre 1739 y 1806, que carente de éxito en sus primeros años como retratista y miniaturista, acosado por las deudas y opacado por la obra de otros pintores, en el año de 1787 creó uno de los inventos más populares y artísticos del siglo XVIII: *el panorama*. Éste consistía en un edificio circular con entrada por medio de una plataforma interior que conducía al visitante hacia el centro de la estructura. Desde ese lugar los espectadores se encontraban rodeados por una pintura de la ciudad de Edimburgo que cubría toda la pared cilíndrica, permitiendo una visualización en 360° de la urbe irlandesa en un realismo que generaba la impresión en el espectador de hallarse emplazado en el paisaje representado.

El periódico *The Times* en 1791 nombró a la nueva atracción con el término de panorama, un neologismo quiere decir “vista total” y proviene de las palabras griegas *pan* que significa “todo” y *horama* que significa “vista”²²⁹. Los años anteriores, cuando Robert Barker expuso al público el primer panorama en Edimburgo, lo designó con el nombre de “La nature à coup d’œil” (La naturaleza de un vistazo).

La escala de realismo que el panorama brindaba era tan alta que para aquellos que lo vieron en su momento la ciudad real llegó a confundirse con la representación pictórica. Para obtener este efecto de realidad, la pintura de las paredes cilíndricas se encontraba

²²⁸ Ibid., p. 296.

²²⁹ MARTÍNEZ DELGADO, Gerardo. La ilusión de la ciudad total. Fotografía panorámica en México antes de 1920 e investigación en historia urbana. En: Cuiculco. Revista de Ciencias Antropológicas. México D. F. Instituto Nacional de Antropología e Historia. No. 68, 2017. pp. 105-106.

iluminada bajo los efectos de la luz natural del cielo que traspasaba por una vidriera localizada en la parte baja del techo. Los espectadores, ubicados en el centro de la rotunda cubiertos por un parasol, no podían observar la capa de vidrio en el techo. El panorama estaba organizado de tal forma que ningún elemento del espacio exterior interrumpía con la ilusión de la pintura. De hecho, era preciso ingresar primero por un corredor oscuro y subir unas escaleras que alejaban a los visitantes de la realidad exterior antes de aproximarse a la experiencia inmersiva.

Rápidamente este invento se popularizó por Europa y los Estados Unidos a inicios del siglo XIX, en medio de ciudades afines al avance de la Revolución Industrial, atrayendo a multitudes interesadas en la representación visual de las ciudades europeas junto a los paisajes y escenarios exóticos. Así, como lo señala Pere Freixa, “las representaciones de contiendas épicas y la recreación exótica de los confines del mundo, se convirtieron en entretenimiento para la emergente sociedad urbana de finales del siglo XVIII y principios del XIX”²³⁰. Satisfizo, de esa forma, a gran parte de la población europea que el periodo decimonónico se unió a la tendencia por viajar a conocer las excentricidades del mundo y sus confines, con el espectador desprendiéndose del sentido de las dimensiones del tiempo y del espacio mientras se halla inmerso, cubierto literalmente, por una pintura de extremado realismo.

Se enlazó, de esa forma, con la invitación que Baudelaire extendió a los artista parisinos a pintar la ciudad porque “la vida de nuestra ciudad es rica en temas poéticos y maravillosos”, y en ciudades como Londres, París y Nueva York se ofrecieron al público exposiciones panorámicas de urbes valoradas en calidad de su realismo documental, tal como lo señala Chateaubriand, en el prefacio a sus obras completas, al comentar su visita a los panoramas de Prevost sobre Jerusalén y Atenas, afirmando haber sentido gran satisfacción “al primer vistazo de todos los monumentos, todos los lugares (...) Yo no podía haberme imaginado que transportasen Jerusalén y Atenas a París”.

²³⁰ FREIXA FONT, Pere. La fotografía panorámica y la representación del territorio: antecedentes para una indexación virtual del mundo. En: I Congreso de Historia de la Fotografía, Photomuseum de Zarauts, Euskadi. País Vasco, 2005.

La experiencia de abarcar una óptica de 360°, ilimitada por su capacidad de enseñar infinidad de elementos, se extendió hasta otras disciplinas artísticas encargadas de retratar el mundo observable, como es el caso de la perspectiva de Balzac en la Comedia Humana al plantear una percepción global en la narrativa de su mundo literario. Se utilizó, entonces, el término *panoramismo*, fundamentado en un sentido metafórico para referirse a la ampliación de conocimiento que se desarrolla en un campo, ya sea artístico o científico.

De forma paralela, el panorama desarrolló una nueva forma de representar el espacio, por lo que de inmediato fue adaptado como un instrumento que permitía ejercer control y dominio sobre lugares y zonas colectivas, permitiendo que una representación de poder se adjuntara en su realización. No es casualidad que el mismo año de 1791 Jeremy Bentham haya diseñado el concepto de prisión con otro neologismo formado por la misma raíz: el panóptico. Así, el panorama se convirtió en una herramienta de poder que facilitaba el reconocimiento espacial del territorio, ya fueran ciudades o paisajes rurales, y cuyo fin se afianzó, según lo señala Gerardo Martínez, en poder “entender, gobernar, admirar, presentar con orgullo, testificar el progreso y formar una ilusión de unidad, que frecuentemente puede resultar muy parcial”²³¹.

Para Mariana Eguía, en este punto de la historia universal que es la transición del siglo XVIII al siglo XIX, el panorama es originado por el “artificio de la perspectiva que redundó en una posición supletoria de la naturaleza al acomodarla al punto de vista del observador y bajo una estrategia de orden y dominio”²³². Por ende, la estimación que se imprimió sobre el panorama desde su inicio nació a partir de su modelo de visión que permite “captar todos los elementos desde un punto específico con una amplitud que supera la capacidad de la vista humana”, tal como lo señala Martínez.

²³¹ MARTÍNEZ DELGADO, Gerardo. La ilusión de la ciudad total. Fotografía panorámica en México antes de 1920 e investigación en historia urbana. En: Cuiculco. Revista de Ciencias Antropológicas. México D. F. Instituto Nacional de Antropología e Historia. Núm. 68, 2017. p. 106.

²³² EGUÍA, María Amanda. Entre vigías y representaciones. Vistas panorámicas postales de la ciudad de Córdoba. (1898-1914). En: Imágenes de Ciudad. Representaciones y visibilidades de la vida urbana entre 1870 y 1970. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba. Ferreyra Editores, 2013. p. 89.

La representación del espacio a través de las *vedutas* y posteriormente en los panoramas configuraron una narrativa socioespacial dedicada a fomentar una idea de ciudad moderna. Este discurso visual fue promovido desde las clases pertenecientes a las altas esferas económicas, con la intención de promover el ascenso de un modelo económico al mismo tiempo que legitimar las prácticas que sostenían ese modelo económico. De esa forma, la obra de los paisajistas venecianos y holandeses, precursores del panorama moderno, permite determinar caracteres visuales artísticos que contribuyeron a fomentar la narrativa urbana moderna que desde las élites utilizaban como instrumento de control y dominio.

Según Miguel Etayo, los caracteres que las *vedutas* transmitieron a la concepción moderna del panorama de Robert Barker son los siguientes: a) Se prefiere la luz de pleno día, bajo un amplio cielo azul, que permita abarcar con comodidad un gran espacio y recorrerlo en todas sus direcciones y detalles; b) Una estación cálida, que invite a disfrutar apacible y placenteramente del aire libre, ya sea dedicados al paseo, la conversación, los recados, o trabajos y labores que, vistos desde la actualidad, remiten al ritmo sosegado de los campesinos; c) Disposición de la vista horizontal, nunca tensada en exceso por impulsos verticales, panorámica, apaisada, en armonía con el paisaje, de horizonte bajo de acuerdo con el dominio de la perspectiva heredado del Renacimiento; d) La vista suele ser muy amplia y la ciudad aparece como una unidad abarcable y ordenada –a escala humana, diríamos–, amena combinación de *unitá* y *varietá*. Aunque las figuras de sus habitantes sean de pequeño tamaño, pululan por ella con toda naturalidad, como actores en un escenario consabido, parecen sentirse en un traje a su medida. e) Naturaleza integrada con lo construido: los árboles, el río, el cielo. La ciudad, que combina lo construido con la naturaleza, se integra con lo natural en una unidad superior que los abarca a ambos. En el Barroco empezaron a introducirse los parques, paseos arbolados que sustituían el recinto amurallado y se prolongaban hacia el campo; f) Rostro monumental, signo de riqueza, de una ciudad concebida pictóricamente, para ser contemplada, escenario o conjunto de escenarios. La *veduta* hará que la representación del poder o de lo sagrado ceda ante lo cívico y lo laico, buscando el punto de vista subjetivo, casual, la amenidad de lo anecdótico y pintoresco;

g) Tranquila armonía resultante de todo lo anterior, empezando por la equilibrada geometría que subyace a la pintura, concebida como una verdadera puesta en escena. Caben lo antiguo y lo moderno (el puente y las cúpulas), lo monumental y lo pintoresco (embarcaciones, trabajos), la Naturaleza junto con lo construido; h) Bienestar de sus habitantes, imagen visible de la felicidad: pequeños y apacibles grupos donde las figuras, inequívocamente individualizadas, se relacionan amigablemente.

De ese modo, cuando la visión panorámica se estableció en el plano visual de los artistas, cumplió su función de colaborar no sólo con la presentación realista del espacio sino en el dominio del mismo, utilizando la narrativa visual se consiguió con este moderno género pictórico una vía para visualizar el lugar y posteriormente ejercer el control y demostrar el poder. Así, la intervención sobre un espacio, desde los primeros siglos de la modernidad, fue una posibilidad ganada por la representación visual del paisaje.

Imagen 93



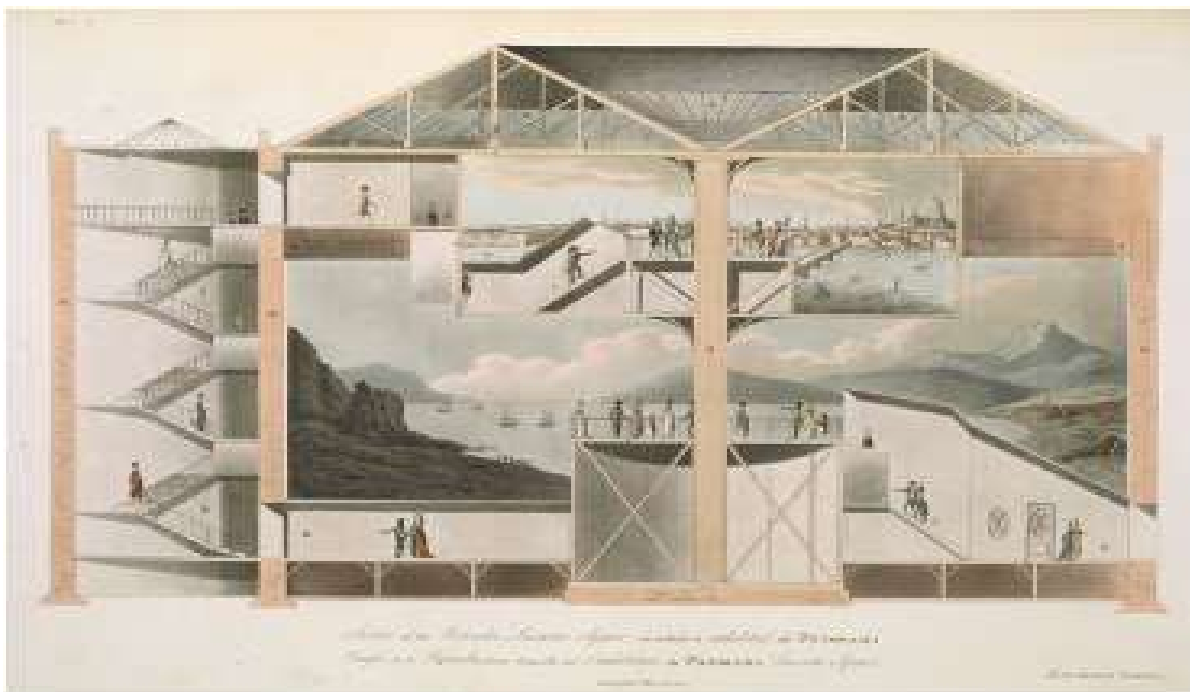
Bernardo Bellotto – Venice Veduta. 1738. Museo de Bellas Artes de Lyon, Lyon.

Imagen 94



Canaletto – Veduta del Palazzo Ducale. 1755. Uffizi Gallery, Florencia.

Imagen 95



Fuente: MICHEL, Robert. Plans, and in perspective, with description, of buildings erected in England and Scotland. Londres: Wilson & Co. 1801.

3.2. La fotografía como soporte del panorama.

Ahora bien, la relación entre el panorama y la fotografía se produce al mismo tiempo en que la cámara fotográfica se ubica como el medio más moderno para captar la realidad con fidelidad. Probablemente esto sucedió en 1839, tal cual lo indica Mauro Pehuén Rosas concordando con John Berger, al momento de la fotografía afianzarse, como una “fijación química de imágenes”²³³ que se posicionó sobre la pintura como el procedimiento predilecto de captura visual de la realidad física y como fuente primordial para imaginaria visual de pintores y artistas²³⁴.

²³³ PEHUÉN ROSAS, Mauro. Capturar el paisaje. La fotografía panorámica como herramienta de apropiación visual en la Conquista del Desierto. En: Otros y logo. Revista de estudios críticos. Neuquén: Universidad Nacional de Comahue. Núm. 11, 2021. p. 299.

²³⁴ BERGER, John. Modos de ver. Editorial Gustavo Gill. Barcelona: 2007. p.p. 32-35.

Desde un comienzo los fotógrafos que optaban por realizar capturas que abarcaban un campo visual amplio ejecutaban los daguerrotipos con la cámara en posición horizontal. Sin embargo, estos no abarcaban una vista de 360 grados, sino que se consistían en un *falso panorama* elaborado a partir de la unión de varias placas o impresiones para construir la imagen panorámica. Así se otorgaba el efecto de continuidad a un panorama elaborado a partir de la esquematización de la fragmentación de imágenes.

Durante el siglo XIX se inventaron cámaras fotográficas que optimizaran la función de realizar bajo el lente una toma panorámica. Sin embargo, al principio estas respondían a vistas que abarcaban hasta 150 grados utilizando mecanismos de la cámara como un lente que podía hacer un movimiento horizontal. Ese es el caso, señala Solano Roa, de la “cámara #4 Kodak Panoram introducida en 1899 con el avance tecnológico de que ya no necesitaba de un trípode y que funcionaba con negativos de película”²³⁵. Posteriormente, en 1904, Kodak patentó la Cirkut, un moderno dispositivo que permitía hacer vistas continuas de hasta 360 grados, convirtiéndose pronto en “la más significativa contribución hecha por una cámara en la historia de la fotografía panorámica”. Por ende, técnicamente solo hasta el siglo XX se logró recrear fotográficamente el efecto del panorama pictórico en su totalidad.

²³⁵ SOLANO ROA, Juanita. Fotoramas: Jorge Obando y la fotografía panorámica de los años 30 en Colombia. En: Historia y Sociedad. Bogotá: Universidad Nacional. Núm. 43, 2022. p. 80.

Imagen 96



“Panorama de La Habana, una de las grandes urbes hispanoamericanas. En primer lugar, la Plaza de la Fraternidad.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 10, mayo, 1930. Núm. 164. p. 3.

Ahora bien, la propagación de la cámara fotográfica como instrumento de representación visual en la imagen panorámica se desarrolla en paralelo con el modelo económico industrial y con la expansión colonial europea. De ese modo, las fotografías panorámicas van a responder al propósito del hombre moderno de “conocer, registrar, medir, inspeccionar, enseñar, poseer al menos simbólicamente, para transformar e incidir sobre los lugares y las personas, para construir la ilusión de un mundo que sin importar sus dimensiones podía ser medido y contenido”²³⁶. Así, desde el siglo XIX las producciones fotográficas convivieron en apoyo hacia procesos sociales y políticos

²³⁶ MARTÍNEZ DELGADO, Gerardo. La ilusión de la ciudad total. Fotografía panorámica en México antes de 1920 e investigación en historia urbana. En: Cuiculco. Revista de Ciencias Antropológicas. México D. F. Instituto Nacional de Antropología e Historia. Núm. 68, 2017. p. 105.

como herramientas de control y vigilancia cuya proyección visual favoreció movimientos como el desarrollo urbanístico, la expansión territorial y la colonización.

Así sucedió, a modo de puntualizar en ejemplo, en Francia con los panoramas de París captados por Friedrich von Martens en la década de 1840 que lograron captar vistas de la ciudad que permitía al espectador visualizar en una sola imagen el Palacio del Louvre, el Panteón, los barrios residenciales y el río Sena, lo cual hacía de la vista de la ciudad una experiencia social dirigida, en primer lugar, a identificar el espacio urbano que acobijaba la vivencia cotidiana del ciudadano y, en segundo lugar, de reconocer el desarrollo urbanístico moderno que día a día se implantaba en la ciudad.

En esa misma línea obró el Ejército de la Unión mientras transcurría la Guerra de Secesión de los Estados Unidos, al contratar a Goerge Barnard para que obtuviera panorámicas de los escenarios de batalla. O También el obrar de Dom Pedro II en Brasil, quien a finales del siglo XIX contrató a Marc Ferrez para tomar panorámicas que terminaron de “forjar una idea de Brasil cosmopolita y exótico”²³⁷.

En el escenario de Colombia ocurrió similar a lo acaecido en Europa y Estados Unidos, un proceso paralelo donde el avance tecnológico de la fotografía se hallaba de acorde al avance en el ejercicio de reconocimiento y posterior control del territorio. En el año de 1839 se anuncia la llegada de la fotografía a Colombia y en ese mismo año se crea la ley que da inicio a la Comisión Corográfica en la cual el gobierno precisa de la contratación de profesionales “*que trabajasen en la descripción de la Nueva Granada y levantasen una carta general de toda ella y un mapa de cada una de las provincias*”. Así, una tendencia positivista de una voluntad ordenadora de la realidad nacional marca la llegada de profesionales extranjeros como geógrafos, cartógrafos e ingenieros. Y, si bien la fotografía no tuvo un papel importante en la comisión corográfica, es imprescindible resaltar que su desarrollo se dio equidistante a la labor que ejercía la Comisión porque “*respondía a un interés por retratar los aspectos notables de las regiones y la creación de mapas del territorio con rigor científico*”.

²³⁷ SOLANO ROA, Juanita. Fotoramas: Jorge Obando y la fotografía panorámica de los años 30 en Colombia. En: Historia y Sociedad. Bogotá: Universidad Nacional. Núm. 43, 2022. p. 79.

Ahora bien, en Santander la fotografía llegó en la década de 1840, años antes de que la Comisión Corográfica mostrara sus primeras imágenes, y fue gracias a viajeros como Luis García Hevia y Florentino de Diego Paredes que llegaron al departamento a ejercer el oficio de retratistas. Domínguez Londoño sostiene que el temprano asentamiento de la fotografía en Santander a mediados del siglo XIX se halla en la acogida de miembros del partido político de los liberales radicales en el departamento: “La existencia de un álbum de la logia masónica de El Socorro en donde aparecen entre sus miembros los retratos de líderes radicales de la zona y de los fotógrafos Luis García Hevia y Erasmo del Valle, es prueba de ello, insinuando los lazos entre los radicales y los iniciadores de la fotografía en la región”²³⁸.

Santander se convirtió en una región cuyo progreso económico generó un espacio propicio para el asentamiento de los empresarios del arte fotográfico. Algunas figuras destacadas como Quintilio Gavassa, Jorge Obando, Henry Durpley y Amstrong Bennett entre otros, irrumpieron en el mercado de las fotos de autorretratos, posteriormente panorámicas, en la década de 1890. Para finales del siglo la región de Santander contaba con 13 talleres fotográficos, convirtiéndose en “una práctica reconocida y una necesidad de las sociedades con aspiraciones progresistas”²³⁹.

De ese modo, en la década de 1920, periodo de circulación de *Tierra Nativa*, la fotografía panorámica en Santander ya se había practicado en los principales centros urbanos del departamento. Algunos fotógrafos viajeros, como el venezolano Humberto Díaz Brante, se convierten en continuos colaboradores de imágenes panorámicas para la revista, aunque, en su mayoría, quienes aportan las panorámicas son personeros municipales, *representantes viajeros*, y ciudadanos locales.

²³⁸ DOMÍNGUEZ LONDOÑO, María Fernanda. Quintilio Gavassa. Fotografía profesional de la vida cotidiana. Uniandes. Bogotá: 2014. p. 12.

²³⁹ Ibid., p. 12-13.

3.3. Panorámicas de Santander. Un aporte al crecimiento industrial y comercial del departamento.

La publicación y el uso fotográfico de imágenes panorámicas en Tierra Nativa tiene su comienzo en el número 12 de la revista publicado el 12 de marzo de 1927, cuando en la página 11 se publica una foto del municipio de San Andrés seguida de una reseña socio-histórica de la entidad municipal. Antes de comenzar el escrito los editores hicieron pública la invitación a los personeros municipales: “daremos cabida a una síntesis sobre las necesidades de los municipios, que se sirvan remitirnos los vecinos o las autoridades. Ojalá vengan acompañadas de vistas panorámicas o de otras cualesquiera que les interese y sirvan para su conocimiento”²⁴⁰. Sin embargo, estos escritos no fueron exclusivamente para la exposición de las necesidades municipales, con el avance de las publicaciones las síntesis se convirtieron en monografías que relataban la historia, la vida social, la economía, y las condiciones topográficas y geográficas del lugar, tal como lo señalan en el número 34, señalando que: “hemos dirigido una circular a todos los personeros municipales del Departamento, en demanda de sendas reseñas sobre cada municipio y de algunos otros asuntos relativos a Tierra Nativa”²⁴¹.

El acto de llevar al lector la actualidad y la historia de los municipios implicó que las síntesis consistieran en textos informativos que presentaran, más allá de las necesidades de los municipios, el potencial económico que había en cada lugar y el aporte que éste podía brindar a la economía regional y nacional. En esa dirección, las reseñas, o síntesis, y las fotografías fueron planificadas con el fin de promover el acercamiento y posterior integración de los centros urbanos municipales a la economía santandereana. Así, las panorámicas actuaron como representaciones visuales de urbes rurales en crecimiento que, así como albergaban necesidades, también albergaban tierras fértiles y provechosas.

²⁴⁰ CELIS, Daniel. Necesidades Municipales. En: TIERRA NATIVA. 12, marzo, 1927. Núm. 12. p. 11.

²⁴¹ Anónimo. Con los Personeros Municipales. En: TIERRA NATIVA. 13, agosto, 1927. Núm. 34. p. 9.

Conocer los centros municipales significaba apropiarse de ellos, conocerlos y hacerlos aprovechables para el crecimiento económico regional. Por ende, las fotografías y las monografías eran consideradas dentro de los lectores como una “labor patriótica en el sentido de hacer conocer las poblaciones de Santander”²⁴², “tomando nota de qué personeros mantienen vivo el amor al terruño, por su espíritu público en el afán de hacer conocer su municipio”²⁴³.

Ahora bien, no siempre la fotografía panorámica y la síntesis del municipio se hallaban juntas, también se dio el caso de que no siempre era la misma persona quien enviaba la foto y escribía la síntesis. En algunas ediciones se publicaron panoramas de Girón, Lebrija, Pamplona, Tona, Piedecuesta, San José de Suaita, y no se acompañaron de reseñas municipales. Lo cual generó que en algunos números la revista decidiera llamar la atención de los personeros municipales a demostrar el amor por su tierra enviando reseñas históricas de sus municipios. Sin embargo, el resultado no fue lo esperado y en la mayoría de números de la revista las fotos panorámicas no están acompañadas de síntesis o reseñas.

3.3.1. Mensaje lingüístico.

3.3.1.1. Una *imagen* comercial. Representaciones de las poblaciones municipales.

²⁴² PARRA, Carlos. Información Político-Económica de San Gil. En: TIERRA NATIVA. 1, octubre, 1927. Núm. 41. p. 1.

²⁴³ Anónimo. Con los Personeros Municipales. En: TIERRA NATIVA. 13, agosto, 1927. Núm. 34. p. 9.

Imagen 97



“Pamplonilla la Loca, cuyo avanzar de cada día llama la atención del viajero. La carretera central y el ferrocarril han contribuido decisivamente a ello.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 6, octubre, 1928. Núm. 88. p. 9.

Para el caso de las fotografías panorámicas, el mensaje lingüístico está conformado por diferentes cuerpos verbales que acompañan a las imágenes. El primero consiste en la toponimia del conjunto de municipios de la región de Santander, y en algunos casos de Norte de Santander. El segundo consiste en apartados textuales encargados de resaltar cualidades favorables sobre los mismos municipios y su aporte a la esfera económica de Santander, ya sea la actitud de su población ante la labor del trabajo, la calidad del suelo en su fertilidad, o la ventaja de ser un municipio vinculado a la red vial del departamento.

Así, en primer lugar, junto, o debajo, de la mayoría de fotografías se halla una inscripción con el nombre del municipio y un texto que expone el avance económico por medio de la adjetivación compuesta por palabras como: “industriosa”, “laboriosa” “briosidad”, y “floreciente”. Desde la revista existió una clara intención de relacionar el

progreso económico con la actividad empresarial desarrollada en el municipio, resaltando las operaciones mercantiles e industriales como el eje económico que genera el progreso y que aporte crecimiento monetario al departamento. De esa manera es posible observarlo con los casos de San José de Suaita, con las mejores fábricas de tejidos del país, y Sogamoso con la economía ganadera sustentada en tierras ferocísimas.

En algunos casos se prioriza que el texto señale el progreso en relación al crecimiento de la urbe, especialmente en ciudades como Bucaramanga, Pamplona, Girón y el Carmen. En otros momentos, desde la revista hicieron notar que, en algunas poblaciones de Santander, como el Carmen, y Rionegro, se destacaban ciudadanos de la población como poetas, intelectuales.

Por otra parte, se hallan inscripciones que relacionan la prosperidad económica del municipio con la construcción del ferrocarril central del norte, considerando que el enriquecimiento dependía a su vez de qué tan involucrado estaba el municipio con la red del transporte intermunicipal. En este caso se halla la panorámica de Pamplona.

Igualmente se publicaron panorámicas con solamente el nombre del municipio como texto de apoyo, pero con una monografía completa sobre el lugar. En el número 37 se publica una foto de Aratoca con el sencillo texto que indica el nombre de la población. Sin embargo, en la síntesis que escribe José Manuel Rojas Rueda sobre el municipio se relata la historia de los primeros pobladores, su fundación, la topografía de la zona y los límites del territorio municipal. Similar a la “información político-económica sobre San Gil”²⁴⁴, reseña escrita por Carlos Parra que incluye la información acerca del funcionamiento del concejo municipal y sobre el presupuesto empresarial del municipio. Por el contrario, la síntesis que se escribe Daniel Celis sobre San Andrés que, aparte de ser más reducida, se dedica a comentar el estado de atraso en que se hallan las vías, excluyendo cualquier información relacionada a la economía del pueblo.

²⁴⁴ PARRA, Carlos. Información Político-Económica de San Gil. En: TIERRA NATIVA. 1, OCTUBRE, 1927. No. 41. p. 1-5.

Tomando en cuenta lo anterior en relación al mensaje lingüístico, el concepto de *espacio social* introducido por Henri Lefebvre consigue aportar algunas luces a lo que las fotografías comunican con sus afirmaciones y frases. En este caso, Lefebvre considera el *espacio social* como un espacio en el cual se conjugan las vínculos y relaciones interpersonales en medio del ascenso o transición de un modo de producción, que en su desarrollo abre la oportunidad en las sociedades modernas para que un grupo de individuos pertenecientes a una clase social, en este caso la distinguida ciudadanía de Bucaramanga de 1920, ejerza la hegemonía sobre una clase oprimida por medio de un mensaje y/o discurso emitido.

Esta hegemonía habilita a la clase poderosa a mantener una posición en la cual promueve el acaparamiento y monopolio del mercado. Para mantenerse allí utiliza los medios de comunicación, como la fotografía, a fin de desplegar “una violencia que proviene de la naturaleza, tanto por los recursos movilizados como por los objetivos: riquezas y territorios. Y hace al mismo tiempo violencia en toda naturaleza, porque se impone a los principios políticos extraños a las cualidades iniciales de los territorios y de las gentes”²⁴⁵.

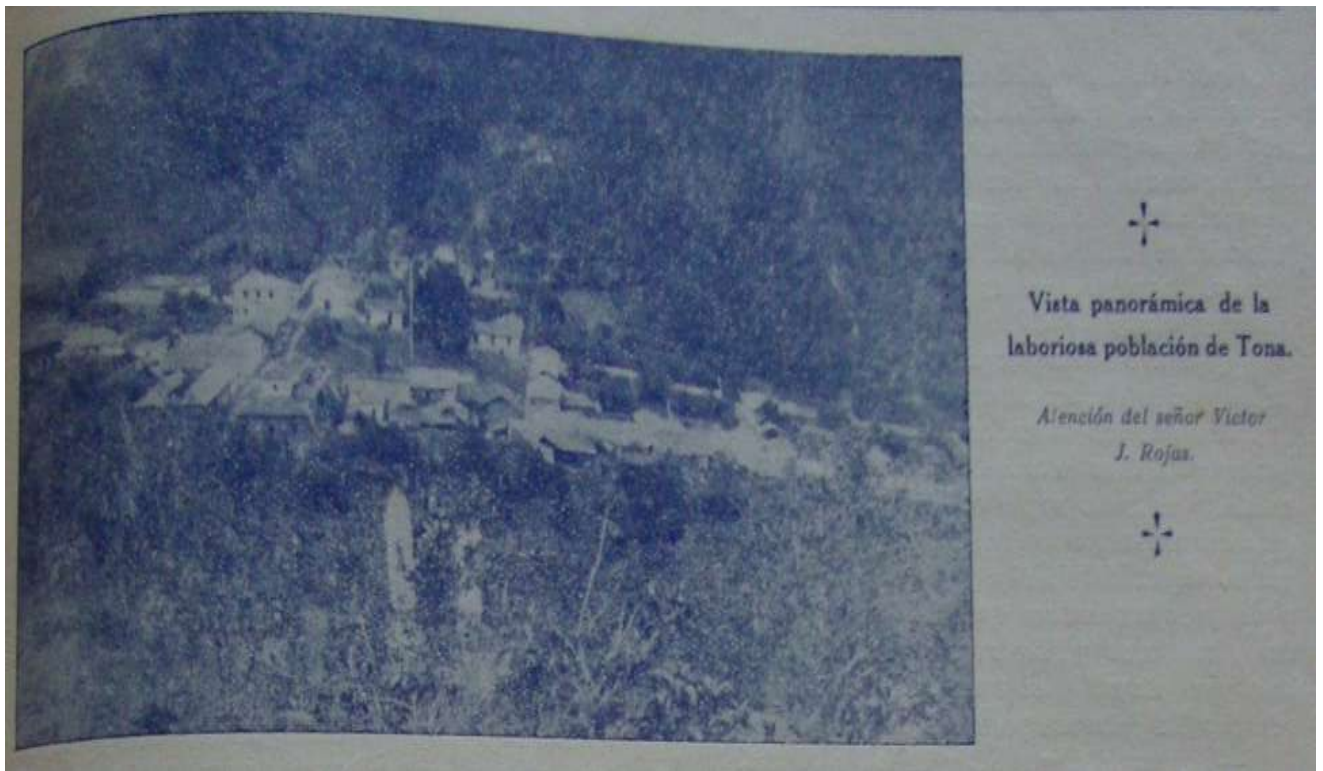
Así, las fotografías panorámicas expresan una concepción específica del *espacio social*, que a través del mensaje lingüístico pretende imponer la idea de un ascenso económico sustentado por un sistema de producción agropecuaria que involucra la explotación de los territorios rurales pertenecientes a los centros municipales. Pero también expresan una *identidad social urbana*, esto es, una construcción colectiva de referentes simbólicos que dirigen las prácticas y comportamientos de una sociedad en torno a su percepción del espacio inmediato urbano. Por lo que a través de adjetivos como “briosidad”, “laboriosa”, “feracísima”, “industriosa”, se busca que la población se identifique así misma de esa forma en su condición de santandereano y/o habitante de municipio, y construya sus relaciones interpersonales a partir de una actitud donde importa más el resultado del trabajo, en este caso la prosperidad económica de Santander y, por ende, el enriquecimiento de unos pocos más que otros, que las condiciones laborales a que son sometidos. El mensaje lingüístico en este caso también

²⁴⁵ LEFEBVRE, Henri. La producción del espacio. Madrid: Capitán Swing, 2013. p. 318

es una manifestación del ente hegemónico de imponer sobre la población es una expresión tangible de la relación indisociable de una sociedad con su entorno físico, que reúne características propias de su cultura, traducéndose en cualidades diferenciadoras del territorio haciendo que en Lebrija su población se caracterice por ser “industriosa” y en Zapatoca como “briosa”, pero también a Málaga como una “tierra adecuada para el cultivo” y a Jordan como tierra de “clima caliente y baños saludables”.

Ahora bien, el *espacio social*, según Lefebvre, se construye como *territorio* en cuanto dentro de sus límites los individuos se asocian de acorde a relaciones de poder, esquematizados en una jerarquía política dinamizada por la dominación y la resistencia. Así, es posible determinar varios territorios en un mismo espacio, porque para que exista el territorio la clase dominante debe ejercer su fuerza para limitar el acceso a éste, y así, condicionar las actividades y comportamientos que se ejercitan dentro de esos límites. Por ende, lo que el mensaje lingüístico pretende comunicar en estas fotografías es la construcción de un espacio social, Santander y Norte de Santander, constituido por numerosos territorios, sus municipios, en donde la población convive en armonía hacia el ascenso económico, que no es otra cosa que el enriquecimiento de aquellos que promueven estas fotografías y mantener una vida de sociedad de acorde a su identidad social urbana.

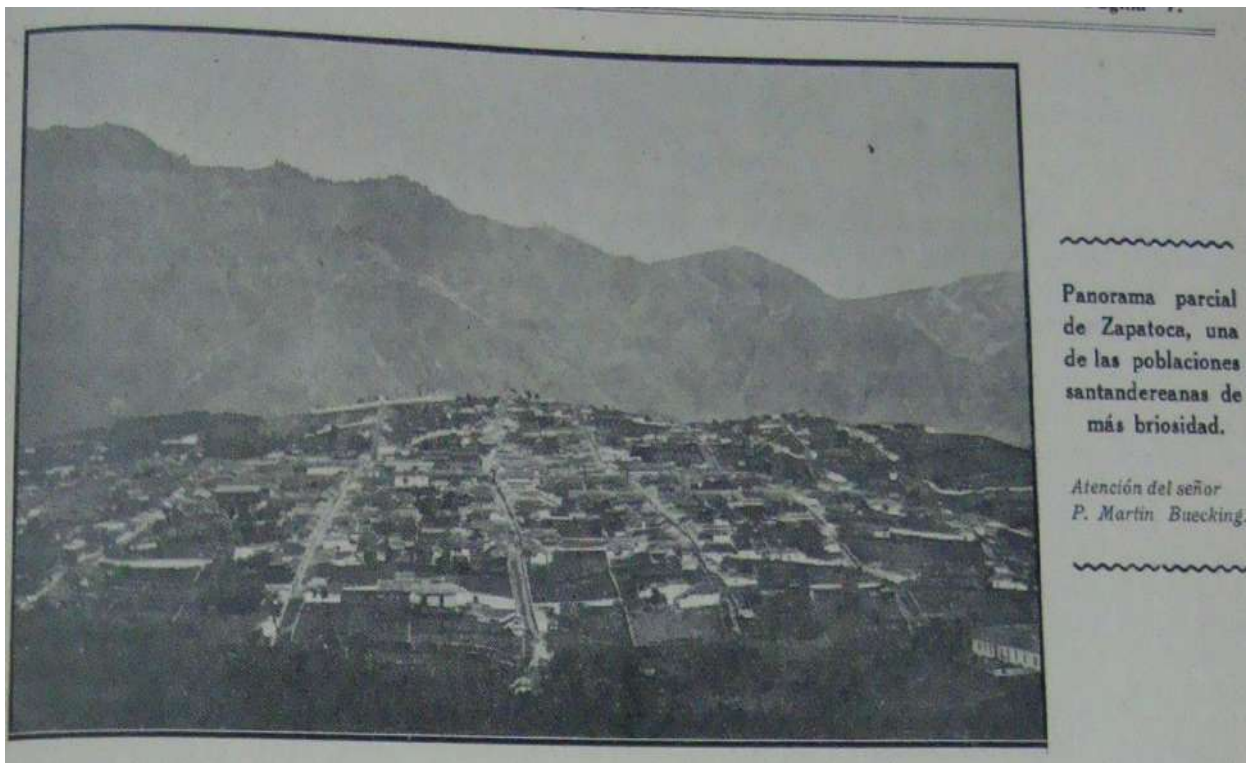
Imagen 98



“Vista panorámica de la laboriosa población de Tona.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 17, septiembre, 1927. Núm. 39. p. 5.

Imagen 99



“Panorama parcial de Zapatoca, una de las poblaciones santandereanas de más briosidad.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 13, octubre, 1928. No. 89. p. 7.

Imagen 100



“Rionegro empieza una nueva vida, y como el más rico de los municipios santandereanos después de Bucaramanga y Barrancabermeja, está obligado moralmente a tomar la iniciativa del espíritu público y a crear la escuela del ejemplo, ya que en sus límites prospera como en ninguna región de Santander la primera riqueza nacional, el precioso grano cuyo aroma es la delicia de los intelectuales, y que es uno de los grandes alimentos de la vida moderna, sin el cual no se puede pasar ningún hombre medianamente culto.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 28, enero, 1928. No. 55. p. 14.

Imagen 101



“Panorama de Málaga, ubérrima población situada al oriente del Departamento colombiano de Santander, en una meseta lindísima y rodeada de tierra adecuadas para el cultivo de las tres zonas.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 28, marzo, 1931. Núm. 209. p. 7.

3.3.2. Mensaje denotado.

3.3.2.1. Hegemonía sobre el *espacio público*.

Las fotografías panorámicas contienen aspectos similares entre ellas en cuanto a su construcción de imagen. Sin embargo, en la iconografía que se desprende de su armado se encuentran trazados tanto particulares como generales. Como se observa en las fotos, todas tienen en común el armado técnico que las hace ser consideradas como un panorama, aun así, en todas se halla la distinción específica correspondiente al tamaño o expansión del trazado urbano municipal y al ecosistema que lo sostiene.

En esa dirección, en primer lugar, las fotografías constan todas de un encuadre horizontal panorámico que configura un punto de interés amplio dirigido hacia el conglomerado urbano. La función de este punto de interés es la de ubicar en el centro de la imagen el armado urbano y extenderlo por casi la totalidad de las dimensiones del encuadre enseñando edificios religiosos, plazas o parques, viviendas, vías de uso peatonal y de vehículo. Sin embargo, el punto de interés no tiene restricciones para mostrar únicamente la urbe, en un surtido número de panorámicas son exhibidas las condiciones topográficas y geográficas que acompañan al municipio. En algunas fotos las montañas y los campos que rodean a la localidad de viviendas cumplen el mismo papel que el desarrollo urbanístico, configurando una representación visual del progreso que vincula la prosperidad material con la topografía del lugar. Así, las *montañas de Pamplona*, el río Fonce en San Gil, y los *vastos potreros* de Sogamoso son incluidas en el armado fotográfico y hacen parte del punto de interés con el propósito específico de relacionar el crecimiento urbano de la población con la geografía de la región.

En cuanto al ángulo o punto de vista, las panorámicas se hallan en su totalidad adscritas a un plano picado, donde el lente de la cámara está en una posición superior al objetivo fotografiado. Por su parte, el plano que configura a las fotografías es el de gran plano general, cuya función es abarcar una totalidad de espacio en la escenografía del lugar. Estos son el único ángulo y el único plano posible para poder obtener una imagen panorámica que abarque la cantidad de espacio como lo hacen las panorámicas de Tierra Nativa.

De ese modo, tomando en cuenta lo anterior en la construcción fotográfica, se observa que la representación panorámica en Tierra Nativa sostiene la idea de superar los límites formales del cuadro compositivo clásico de los siglos XVII y XVIII, tal cual señala Pere Freixa citando a Jonathan Crary, como “el espacio en el panorama supone una ruptura clara con la focalización del punto de vista propia de la perspectiva de la

cámara”²⁴⁶, articulando el conjunto de elementos que conforman las esferas de lo urbano y lo rural.

En mérito de lo anterior, es manifiesto en las fotografías panorámicas una idea del *espacio público*, siendo éste un concepto que refiere a un ambiente que va más allá de la implantación de los componentes urbanos como calles, plazas, andenes y parques, pues, su razón de existir consiste en ser un escenario “como el lugar que se delinea y se erige en las ciudades con miras a ofrecer beneficio público de estancia, esparcimiento y recreación de la población en general”. Por encima de constituirse como un componente material de lo urbano, corresponde a una práctica social intuitiva del individuo articulado al lugar donde vive, “convirtiéndose en elemento fundamental para su automatismo efectivo”.

Los municipios que muestran las fotografías son en su mayoría urbanizaciones edificadas bajo parámetros de la ciudad contemporánea. Calles, viviendas, iglesia, parques, cuadras y puntos de encuentros y socialización recrean un escenario de *espacio público* dispuesto a acoger las interacciones sin restricciones entre sus habitantes. Sin embargo, las fotografías muestran igualmente otra faceta del *espacio público*, aquella que sostiene que “todo espacio abierto de valor público, incluyendo recursos hídricos y oportunidades de recreación” es igualmente un escenario de hábitat, y, por ende, el *espacio público* en las fotografías panorámicas se compone tanto del aspecto urbano como rural del cual la población hace uso llevar a cabo su existencia, constatando que la participación humana no está limitada solamente a una esfera, sino que su dinámica socioeconómica conlleva al uso de ambas.

²⁴⁶ FREIXA FONT, Pere. La fotografía panorámica y la representación del territorio: antecedentes para una indexación virtual del mundo. En: I Congreso de Historia de la Fotografía, Photomuseum de Zarauts, Euskadi. País Vasco, 2005

Imagen 102



“Vista panorámica de Jordán, a orillas del Chicamocha, lugar que se distingue por su clima ardiente y baños saludables, en uno de los más profundos cañones de la topografía santandereana.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 16, ABRIL, 1927. Núm. 17. p. 9.

Imagen 103



Página 11

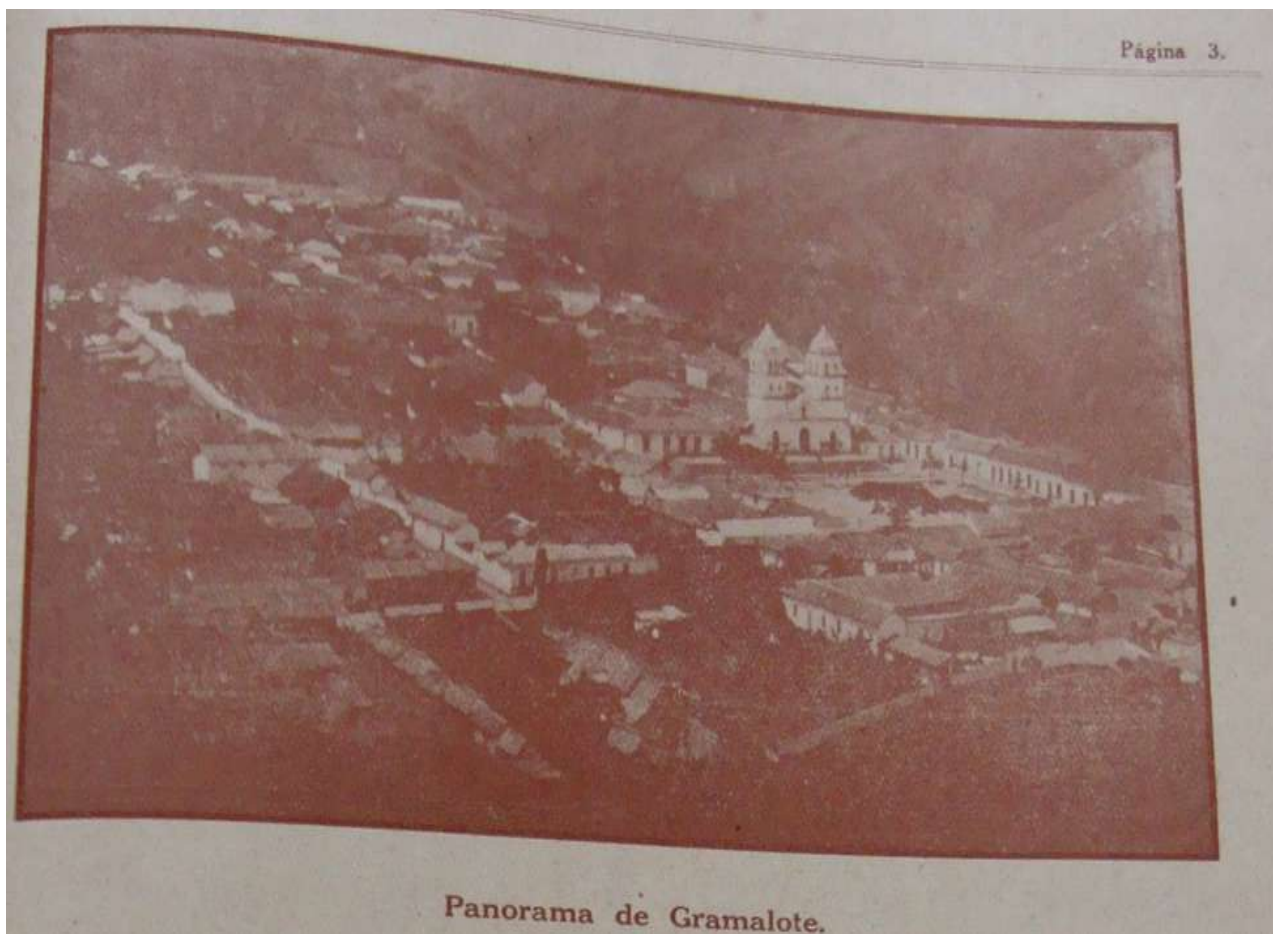
Panorama del
Cerrito (S.)

(Atención de
nuestro represen-
tante viajero don
Rafael Gómez S.)

“Panorama de Cerrito (S.)”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 20, agosto, 1927. Núm. 35. p. 11.

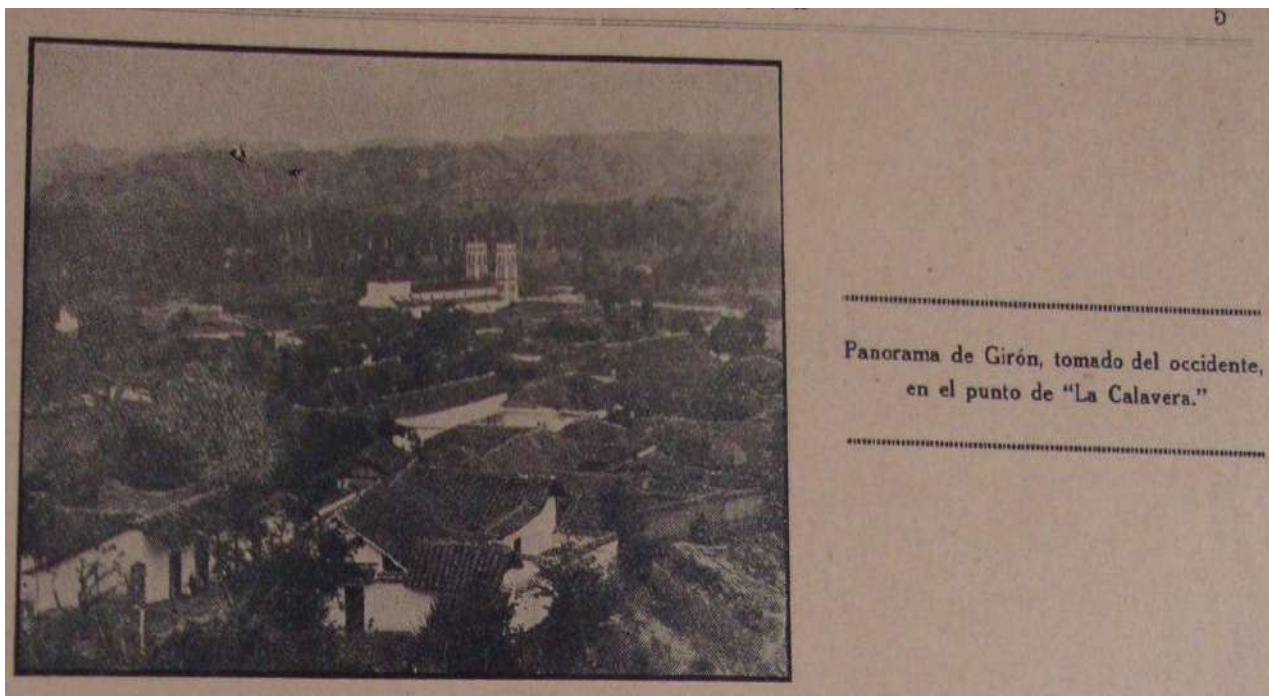
Imagen 104



"Panorama de Gramalote"

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 22, octubre, 1927. Núm. 44. p. 3.

Imagen 105



“Panorama de Girón, tomado del occidente, en el punto de La Calavera.”

Fuente: TIERRA NATIVA. 17, enero, 1931. Núm. 199. p. 5.

3.3.3. Mensaje connotado

3.3.3.1. La modernidad en la *vista* del crecimiento urbano y económico municipal.

A partir del enfoque empirista de la naturaleza hacia la esfera científica, el pensamiento positivista estableció una dualidad entre el espacio de la naturaleza y los modales culturales recreados en las aptitudes útiles y objetivas de la geometría descriptiva y la perspectiva. En ambos casos fue promovido un modelo visual del paisaje generado por el movimiento artístico romántico hacia el final del siglo XVIII y del siglo XIX. Uno de los temas de mayor consolidación de esta tendencia fue el paisajismo pictórico, donde la naturaleza adquirió relevancia en la visión subjetiva del autor. Y, desde allí se encaminó una estética basada en la mirada del YO que tradicionalmente se encargó de retratar esferas y colectivos sociales: El paisaje representa la manera en que ciertos grupos

sociales se han concebido y significado a sí mismos y a su mundo a través de su relación imaginada con la naturaleza y mediante la idea del paisaje, han subrayado y comunicado su propio rol social y el de los otros con respecto a la naturaleza externa²⁴⁷.

El paisaje romántico materializó la visión de grupos acomodados por medio de la representación de un entorno panorámico ordenado y atractivo que era causa, y también consecuencia, de un adecuado orden moral y de una sociedad civilizada. Esta percepción no era ignorada en las fotografías de viajeros, en los registros científicos y hasta en artículos periodísticos que procuraban enlazar en los cambios lumínicos dependientes del clima, las estaciones y horas del día, que evocaron el color, aún en lo monocromo, con el objetivo de alcanzar la impresión modernidad²⁴⁸.

Las imágenes de espacios abiertos urbanos conformaron en la “lógica de la modernidad” una retórica de visibilidades y visualidades. Las primeras, como experiencias que distinguen al habitante de la ciudad, al sentar y hacer notar su presencia en el imaginario. Las segundas, como evocadoras de principios precedentes y de carácter evidentemente ideológico, materializados como expresión urbanística: Estas visualidades se hacen presentes en las visibilidades panorámicas, tan accesibles al público desde los medios de comunicación como efectivos para los procesos sociales y colectivos de identificación, que confirman el orden y control de la civilización.

El registro fotográfico panorámico aparece en Tierra Nativa como un instrumento que comunica esta representación centralizada de la floreciente figura del estado-nación dentro de la sociedad en formación. El uso de la fotografía panorámica en Santander en la década de 1920 deviene de la tradición positivista-progresista, como una representación racional donde las ciudades deseaban reconocerse en una visión optimista del teatro universal, desde una mirada exclusivamente occidental²⁴⁹, emparejadas con las otras urbes en una comparación que cumplía el propósito de

²⁴⁷ RAMÍREZ VELÁZQUEZ, Blanca & LÓPEZ LEVI, Liliana. Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo. UNAM, Instituto de Geografía UNAM. Xochimilco, 2015. p. 77-78.

²⁴⁸ Ibid., p. 79-83.

²⁴⁹ Ibid., p.p. 85-90.

identificarse a sí misma como contemporáneas. La imagen del municipio santandereano a inicios del siglo XX participa de la corriente epistémica moderna, consecuente de la visión panóptica. Sus principios escalan a los inicios del pensamiento moderno, donde la perspectiva humana se posicionó sobre la naturaleza y el espacio al acomodarla al punto de vista del observador y bajo una estrategia de orden y dominio.

El crecimiento de las urbes ya era notorio, la migración en dos sentidos, desde los municipios pequeños hacia los más desarrollados y desde la esfera rural hacia la urbana, impulsada por la búsqueda de un mejor horizonte laboral influenció en la formación territorial hasta alcanzar expansiones imponentes. Las cifras del catastro de 1928 son proveídas por Tierra Nativa en la edición 106 publicada el 2 de marzo de 1929, en un artículo escrito por Ernesto Valderrama Benítez, director de Estadística y Catastro de Santander, informa de 20 municipios cuyos catastros sobrepasaron la cantidad de un millón de pesos, tres más que el año anterior de 1927. Es posible hallar cifras de los municipios que aparecen en las panorámicas: Bucaramanga – \$14'484.155,38; Rionegro – \$4'283.480; San Andrés – \$3'355.610; Piedecuesta – \$2'888.500; Lebrija – 2'065.570; Socorro – \$1'983.300; Girón – \$1'876.170; Vélez – \$1'807.240; Zapatoca – \$1'729.555, San Gil – \$1'667.100; y Tona – \$1'121.050. El monto total de todos los municipios de Santander en el catastro para el año de 1928 fue de \$78'557.750 teniendo un aumento del 223,25% con respecto a diez años atrás en 1918 cuando la cifra catastral de Santander fue de \$24'301.777²⁵⁰.

Por ende, el mensaje connotado de la temática panorámica en Tierra Nativa puede leerse en términos de un discurso visual coherente con el canon paisajístico de los siglos XVIII y XIX que buscó representar la expansión urbana causada por el alza económica burguesa. Las vistas fueron re-encuadradas para reafirmar un discurso hegemónico que buscó mostrar el control prudente del hábitat como forma de transmitir visos de urbanidad modernos que implican la intervención humana por sobre la naturaleza creando y constituyendo ciudades y centros urbanos con potencial aporte económico.

²⁵⁰ VALDERRAMA BENÍTEZ, Ernesto. Santander en 1928. Situación económica. En: Tierra Nativa. 2, marzo, 1929. Núm. 106. p.p. 3-4.

Esta situación termina por reflejarse en los continuos llamados que hace la revista promoviendo el acoplo de la economía municipal con la departamental, como se vio en el capítulo anterior, donde la importancia de las carreteras municipales residió en el acoplo de las economías municipales en función de una economía departamental.

De este modo, la representación panorámica conlleva algo más que mostrar al público el crecimiento urbano moderno de los municipios, inclinándose por fomentar la dinámica industrial que propició aquel crecimiento.

Los censos aportan algunas perspectivas sobre el crecimiento poblacional de estos municipios en su desarrollo urbano, brindando una idea sobre la dinámica demográfica durante la circulación de Tierra Nativa. Superada la década de 1930, San Gil alcanza los 15.237 habitantes, Girón llega a 10.744, Socorro a los 15.928, Rionegro a 26.079, Charalá a los 10.421, Vélez llegaba a los 10.769, Málaga contaba con 11.733, Zapatoca a los 10.480, Piedecuesta a 17.926, Lebrija a los 12.763, Barrancabermeja a los 15.401 y Bucaramanga a los 51.283, por lo que las cabeceras municipales se encontraban en un rango poblacional entre 10.000 y 15.000 habitantes. Mientras que los municipios de menor desarrollo como Jordán tenían 2.169 habitantes, Cerrito tenía 4.833, Aratoca contaba con 4.897, Tona con 5.609, Guaca alcanzaba los 7.954, Suaita con la fama de sus fábricas de tejidos a pesar de no ser cabecera municipal contaba con 10.132 habitantes²⁵¹.

En esa dirección, la noción de progreso es representada aquí bajo la premisa de resaltar las razones del florecer industrial que poseen municipios que han alcanzado un pico de habitantes que se evidencia en la construcción de la esfera urbana, subrayando la inversión de capitales y la labor del trabajo humano como condiciones para el desarrollo de las actividades agroindustriales. Así como en la *vedutas* lo importante no era simplemente la representación de los lujosos edificios de Venecia, sino manifestar la prosperidad de la ciudad a partir de su actividad económica y de su dinámica migratoria, en las panorámicas de Tierra Nativa lo importante radica más allá de la visualización del conglomerado urbano del municipio, pues, se busca hacer notar el

²⁵¹ DANE. Censo General de Población. Tomo XII, Contraloría General de la República, 5 de julio de 1938. p. 9. Tomado de: https://biblioteca.dane.gov.co/media/libros/LB_801_1938.PDF

crecimiento urbano del municipio, y el aporte que éste puede hacer al departamento a partir de su actividad agroindustrial.

En esa dirección, las monografías son una ayuda para observar la descripción del progreso que se extendía sobre estos municipios, donde los personeros municipales destacaron las ventajas de la vinculación de mercados entre provincias. Sin embargo, como ya se hizo mención, no todas las panorámicas estuvieron acompañadas de monografías. De 33 panorámicas solo 12 estuvieron acompañadas por monografías, las cuales fueron: Bucaramanga, San Andrés, Girón, Aratoca, San Gil, Gramalote, Piedecuesta, San José de Suaita, Rionegro, Ubaté, Málaga y Zapatoca, algunos de ellos cabeceras municipales y capitales de provincias.

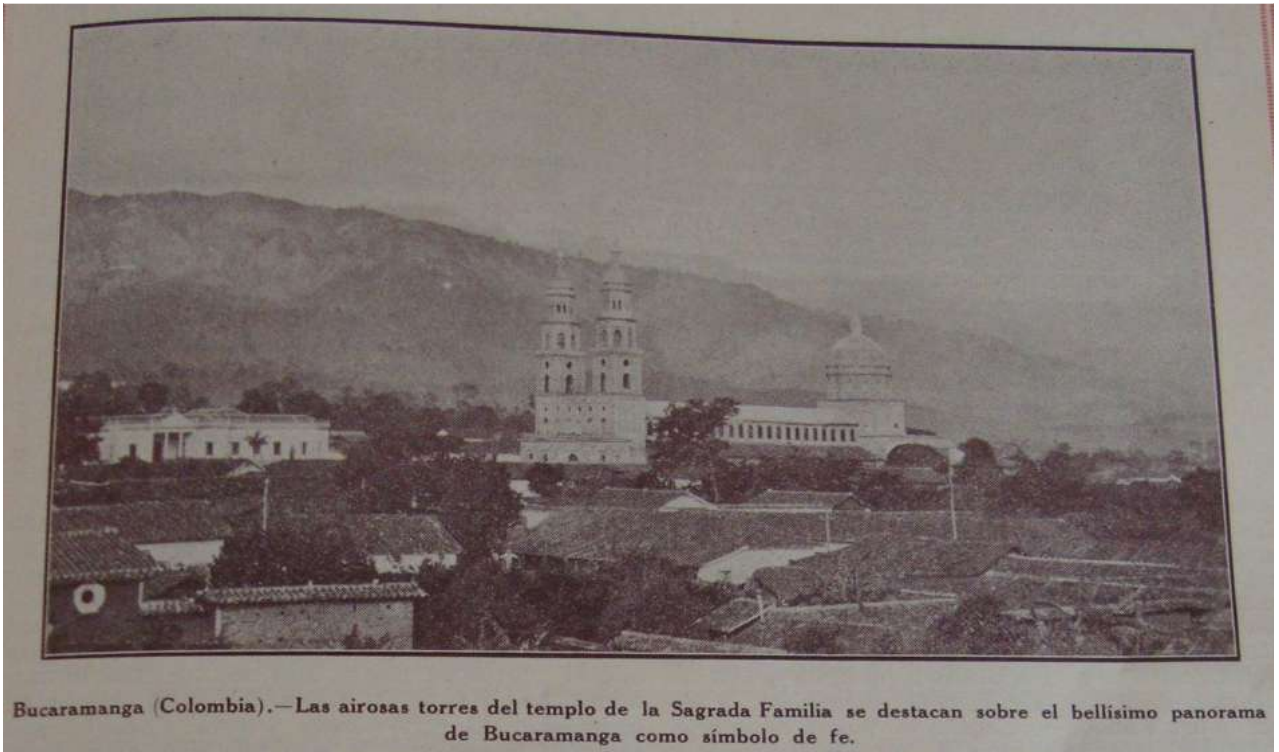
Ahora bien, haciendo una lectura de las monografías se encuentra que los personeros municipales coincidían en formas de descripción acerca del progreso del centro urbano, siguiendo la mayoría un patrón al momento de redactar el escrito sobre el municipio. De esa forma, según opinión aportada por los personeros municipales a la revista, la idea de urbe municipal en progreso, que está representada en el grupo de fotografías panorámicas, era descrita de la siguiente manera:

En primer lugar, existe un detallado conocimiento de las condiciones geográficas y topográficas que componen el territorio, que posibilita una conciencia de las fronteras territoriales del municipio y alcanzando la maestría del conocimiento que requiere la tierra en su uso agropecuario. En segundo lugar, el régimen político del municipio es funcional para la recolección de un presupuesto municipal a partir del cobro de rentas e impuestos a las actividades empresariales. De ese modo, se logra observar que en lugares como San Gil y Rionegro se cumplía el cobro a pontazgos, productores de licores y comerciantes de las casas de mercado. En tercer lugar, los servicios públicos como agua y electricidad están implantados en el entramado urbano en servicio de la calidad de vida. San Gil, Málaga, Piedecuesta y Ubaté son municipios que evocan sus acueductos y planta eléctricas refiriendo en un momento como proeza moderna para satisfacer a la población. En cuarto lugar, se promueven la conformación de cooperativas de construcción de viviendas, contribuyendo a la cimentación del

desarrollo urbanístico que terminaba por expandir las ciudades. Y, en quinto lugar, la esfera empresarial participa de la prosperidad de la localidad como eje económico. No se ignoran a los hombres y mujeres cuyas inversiones aceleran la conformación de una clase social comprometida con la industria y el comercio, sino que comerciantes, terratenientes, inversores y empresarios son mencionados con nombre propio y bajo etiquetas como *distinguido* o *próspero*.

En el caso de esta investigación se sostiene que la fotografía panorámica de Tierra Nativa permite obtener un registro de urbes que responden no solo a una planeación de la arquitectura y economía modernas, sino del sustento económico que llevo a su construcción. Estas representaciones visuales señalan el proceso de transformación de algunos municipios de Santander que se hallaban aislados y atrasados y pasaron a ser catalogados como modernas poblaciones caracterizadas por el florecimiento económico. En esa dirección, el discurso connotado de los panoramas de Tierra Nativa brinda una función corográfica que, aparte de comunicar escalas y proporciones, y características del espacio, expone el propósito de la revista por divulgar ideas y formas de pensamiento encauzadas hacia el enriquecimiento de empresarios y terratenientes teniendo como premisa el desarrollo de la agroindustria. En la esfera simbólica de los panoramas predominó la tendencia a transmitir una noción del progreso que enseñó a una población asociada en el desarrollo urbanístico del municipio bajo el rol de individuos pujantes trabajadores acompañados de tierras inmensamente ricas en sus recursos.

Imagen 106



Bucaramanga (Colombia).—Las airosas torres del templo de la Sagrada Familia se destacan sobre el bellissimo panorama de Bucaramanga como símbolo de fe.

“Bucaramanga (Colombia). – Las airosas torres del templo de la Sagrada Familia se destacan sobre el bellissimo panorama de Bucaramanga como símbolo de fe.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 29, diciembre, 1928. Núm. 100. p. 11.

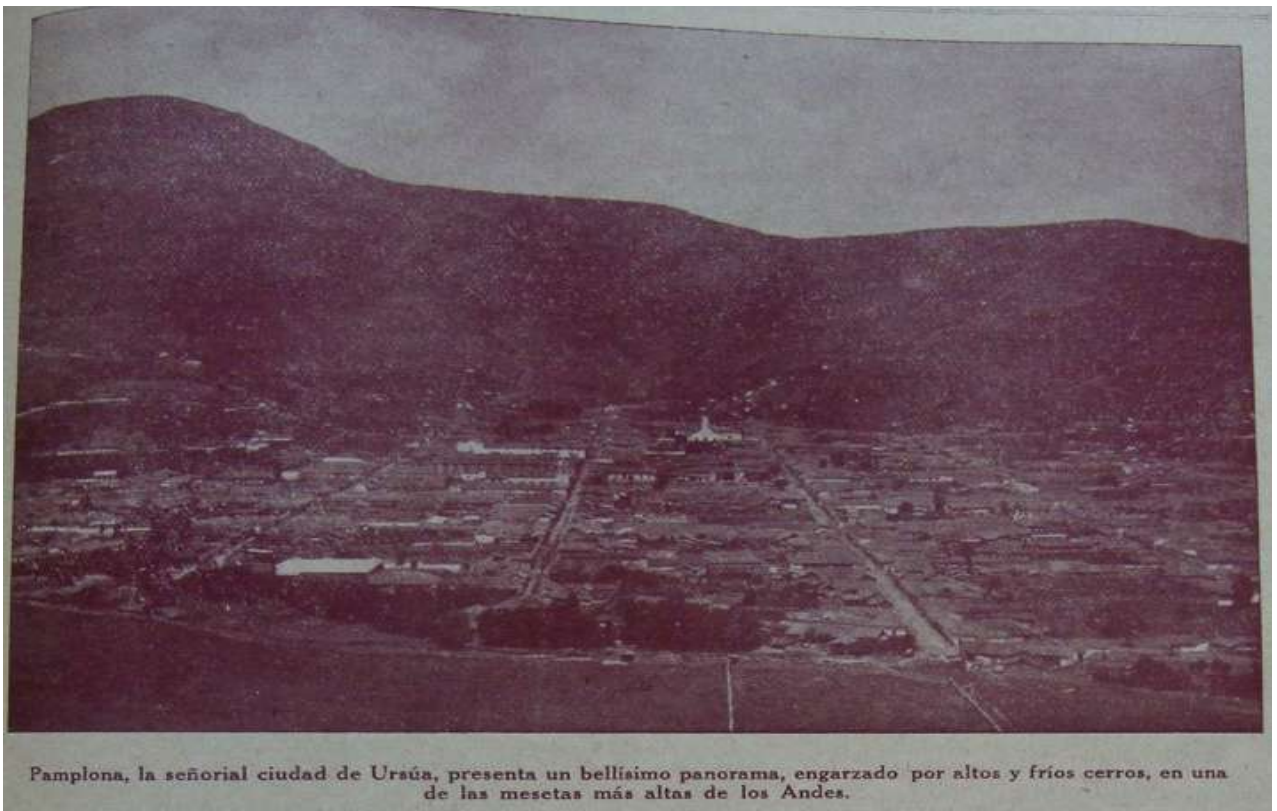
Imagen 107



“Panorama de Málaga (S.)”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 20, agosto, 1927. Núm. 35. p. 5.

Imagen 108



“Pamplona, la señorial ciudad de Ursúa, presenta un bellissimo panorama, engarzado por altos y fríos cerros, en una de las mesetas más altas de los Andes.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 5, marzo, 1927. Núm. 11. p. 3.

Imagen 109



“Panorama de Aratoca.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 3, septiembre, 1927. Núm. 37. p. 8.

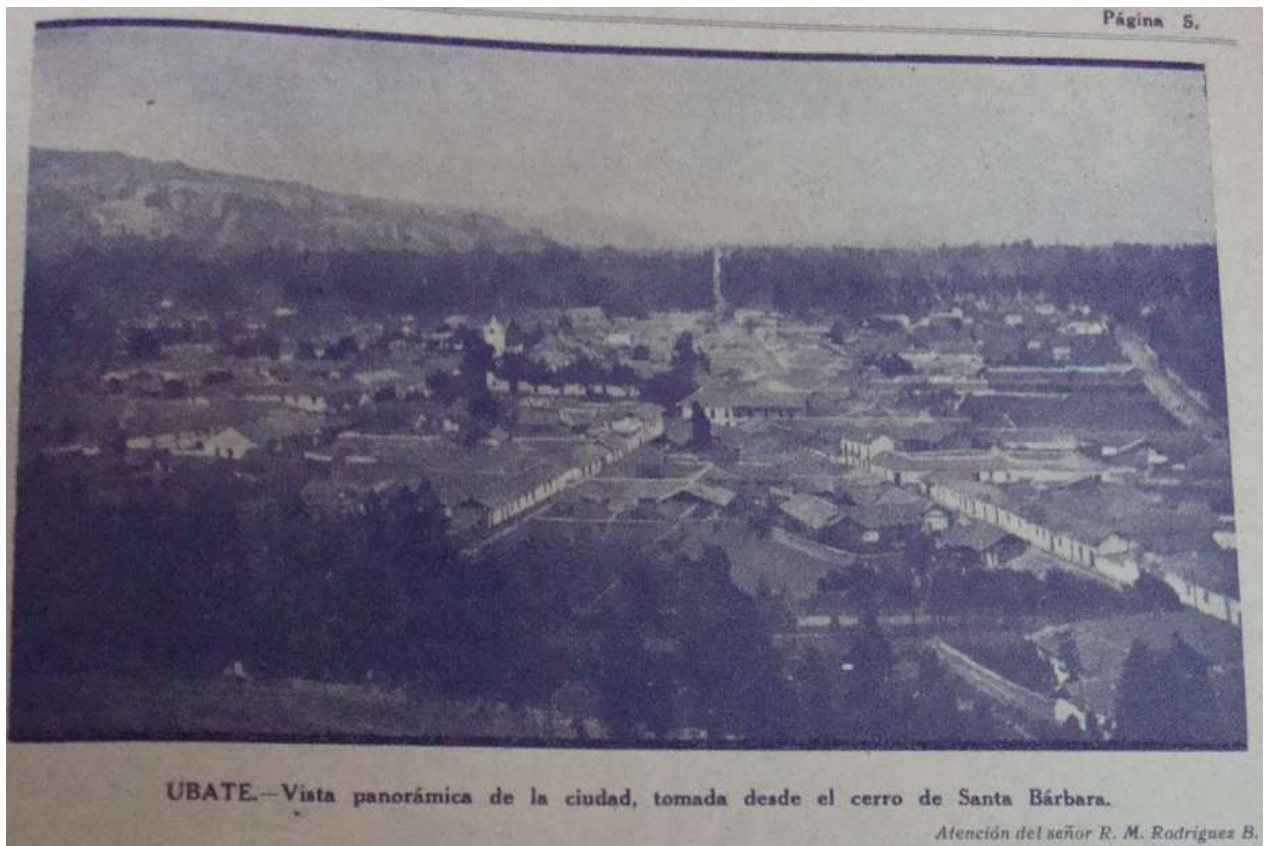
Imagen 110



“Panorama parcial de San Gil.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 1, octubre, 1927. Núm. 41. p. 3.

Imagen 111



“UBATE. – Vista panorámica de la ciudad, tomada desde el cerro de Santa Bárbara.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 30, junio, 1928. Núm. 76. p. 5.

3.3.3.2. La fotografía panorámica y la articulación económica de Santander.

La vista panorámica de municipios hace parte de una representación uniforme de urbanización que va más allá de la diversidad de componentes arquitectónicos, y, en su lugar, prioriza el sustento económico de éstos. Los municipios son valorados según su potencial aporte a la industria del departamento, llegan a ser concebidos como centros de producción capacitados en la sostenibilidad económica, funcionando como ejes económicos articulados en una red de urbes que cooperan entre sí a fin de constituir un sistema íntegro de intercambio de productos. Si bien es cierto que la imagen es una prueba de lo avanzado que se encontraban algunos municipios en su extensión urbana, haciendo visible la riqueza estética de los edificios, viviendas, y calles, el mensaje de lo

visual está dirigido para que los receptores consideren esa que esa exuberancia es resultado del florecimiento industrial, afirmándose en una relación que hace proporcional la progresión urbana con la inversión de capitales industriales.

Hacer visible el crecimiento urbano municipal fue equivalente a enseñar una oportunidad de entrada en el mercado de la economía de Santander. No fue suficiente con resaltar la necesidad de carreteras, como se vio en el segundo capítulo, también se precisó de especificar qué puntos del departamento vincularía esas carreteras y fue para ello que sirvieron las panorámicas. De acorde a las fotografías es posible encontrar que los municipios prósperos por los cuales se abogó para su vinculación a la red de transporte departamental se ubican en las provincias de García Rovira, Comunera, Vélez y Metropolitana, provincias de una vasta extensión territorial con un destacado grupo de empresarios agrícolas.

Los números de las rentas en 1930 consienten con este discurso de articulación económica y comercial, pues es medida la prosperidad del municipio a fin de asignarle su potencial valor en el mercado. Así, los centros urbanos más expandidos tuvieron números que como los siguientes: en los casos de San Gil alcanzó los \$44.457,85, Rionegro llegó a \$39.050,96, Suaita llegó a \$21.572,45, Vélez recaudó \$23.071,43 mientras que Zapatoca llegó a \$10.058,25, Pamplona llegó a \$38.477,54, Girón alcanzó \$24.773,55, Málaga llegó a \$11.822,38, Lebrija con \$10.170,50, Piedecuesta con \$32.231,02, Barrancabermeja alcanzó la extraordinaria cifra de \$208.442,65, Rionegro alcanzó la cifra de \$39.050,96, San Andrés sorpresivamente llegó a \$13.826,48, San Vicente de Chucurí contó con \$15.888,52²⁵².

Esto último del anterior párrafo abre la puerta considerar sobre la relación que existe entre las fotografías de este capítulo y las del segundo capítulo, o sea, el interés para que las fotografías panorámicas terminaran por ofrecer al lector una idea de las ventajas de consolidar la red de infraestructura vial en Santander con miras a impulsar la economía regional. Las fotografías panorámicas fueron un principio de promocionar

²⁵² DANE. Anuario de Estadística General. Vol. XXXI, Departamento de Contraloría, 1930. p. 280-283.

Tomado de: https://biblioteca.dane.gov.co/media/libros/LD_70104_1930_EJ_2.PDF

el producto interno de los municipios en la circulación del producto interno del país. En el marco del discurso sobre el progreso que divulgó la prensa santandereana el poder llegar a conocer, desde la visualización en una fotografía hasta la invitación a viajar, una urbe municipal era convidar a participar de la actividad económica del municipio y, por tal, sincronizar en los lectores una percepción de la importancia de las carreteras entre ciudades grandes, intermedias, pequeñas y municipios.

A fin de ello, hay municipios que aparecen retratados en las panorámicas y que en las fotografías de infraestructura vial son observados como espacios cuya articulación en carreteras y ferrocarril representan progreso. De ese modo, así como hay panorámicas de Piedecuesta, Girón, Lebrija, también fotografías de sus respectivas carreteras que los vinculan a Bucaramanga; hay, también, panorámica de San Gil y fotografías de su vínculo con municipios como Socorro y Charalá; panorámica de Gramalote y de una carretera que lo une con Santiago; también panorámica de Rionegro y fotografía de la carretera que lo ensambla con Boca de Girón; y, por último, la panorámica de la “briosa” población de Zapatoca resulta relevante en relación a las numerosas fotos sobre la vía que une al municipio con el Socorro, ensamblando la economía entre dos provincias.

En estas fotografías los autores situaron el cuadrante desde una pauta cultural occidental: era el hombre moderno quien se alzaba por encima de la naturaleza, expresando la sensación de que lo rural no termina por atenuar o disminuir la homogeneidad del tejido urbano que rodea y hace más visible y notoria la figura de poderes como el moral, simbolizado por la iglesia, pero sobre todo el económico, constituido por la actividad agroindustrial.

Desde Tierra Nativa, entonces, dimensionaban el progreso de las poblaciones municipales como consecuencia del desarrollo de la industria agrícola del lugar y su aporte a la economía regional. Las vistas panorámicas de los municipios cumplen de ese modo la representación visual de la economía local, en un primer momento, como en el caso de la panorámica de San Andrés, pretendiendo exponer las necesidades de la población, aunque rápidamente con los otros municipios cambia el enfoque y se busca resaltar el crecimiento de la economía municipal y su vinculación hacia la

economía regional, como el caso de Pamplona, donde el ferrocarril es el atenuante para comentar sobre su prosperidad.

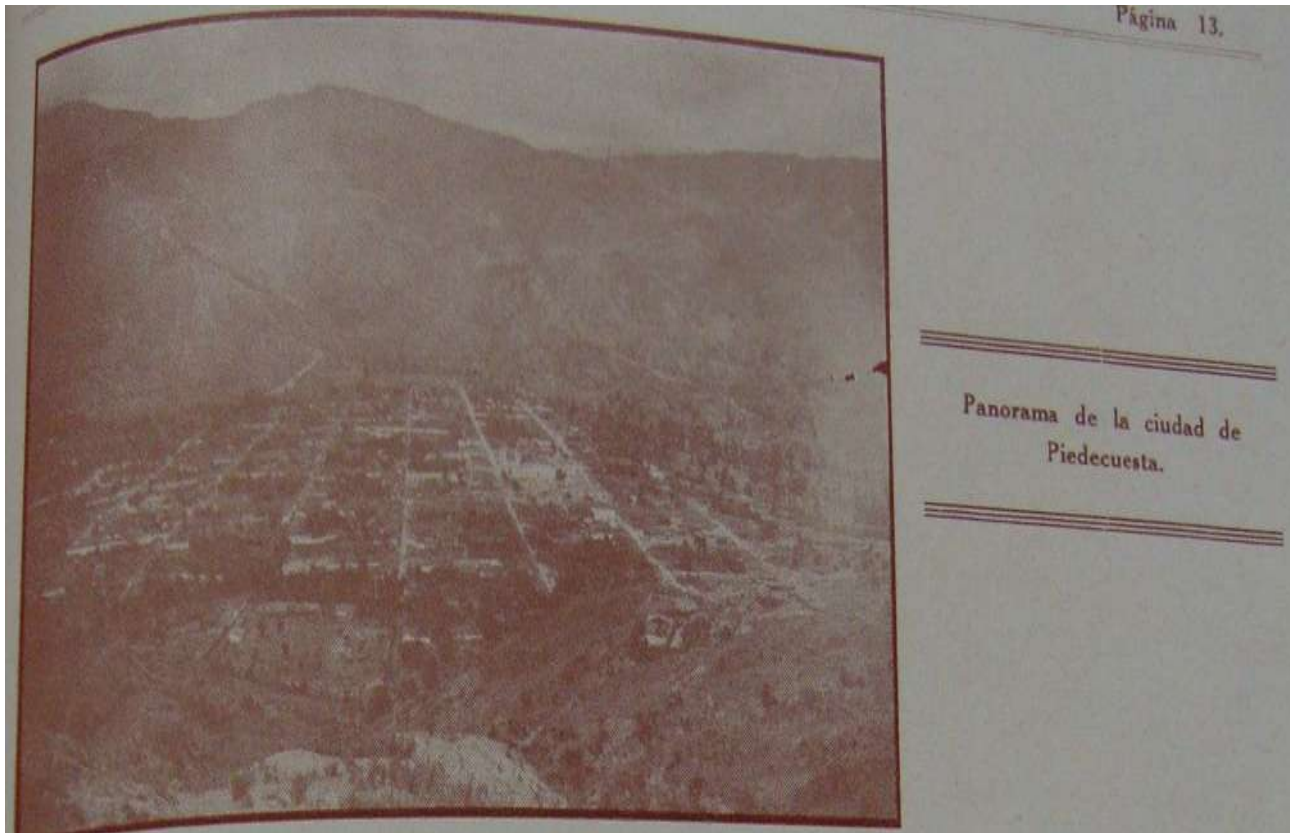
Imagen 112



“Carmen de Santander, bella comarca de la Provincia de Ocaña, cuna del poeta Luis Tablanca (Enrique Pardo Farelo).”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 6, agosto, 1927. Núm. 33. p. 9.

Imagen 113



“Panorama de la ciudad de Piedecuesta.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 29, octubre, 1927. Núm. 45. p. 13.

Imagen 114



San José de Suaita.—Panorama de las fábricas de hilados y tejidos, las mejores del país.

“San José de Suaita. – Panorama de las fábricas de hilados y tejidos, las mejores del país.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 5, noviembre, 1927. Núm. 26. p. 9.

Imagen 115



“San Andrés.”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 12, marzo, 1927. Núm. 12. p. 11.

Concluyendo este capítulo, basta recordar que el grupo de fotografías panorámicas divulgado por Tierra Nativa se enmarca en la herencia histórica de los primeros panoramas europeos cuyo fin era el acercamiento al territorio, obteniendo posteriormente su conocimiento y control. Desde la revista se promovieron este tipo de fotografías para que los lectores se acercaran a las poblaciones periféricas u olvidadas que conformaban el territorio nacional y, de esa forma, se creara una conciencia colectiva de su existencia.

Sin embargo, esta no fue la única finalidad ni mucho menos la principal, pues, tan pronto como las panorámicas comenzaron a publicarse Tierra Nativa inició el cometido de impulsar el crecimiento económico de Santander haciendo el llamado a sus lectores a articular los municipios a la esfera empresarial del departamento. Para llevarlo a cabo promulgó una representación de progreso de las urbes municipales de Santander. Esta

labor de plasmar un ideal de progreso estuvo conformada por el constante énfasis hecho el crecimiento urbano, industrial y empresarial que desarrollaron los municipios en las primeras décadas del siglo XX.

De esa forma, el uso de las fotografías panorámicas en Tierra Nativa conlleva dos propósitos: En primer lugar, un ejercicio de panóptico que concediera el control y dominio sobre el territorio. Y, en segundo lugar, la representación de la idea de progreso sujeta al potencial industrial que poseía el municipio en su capacidad de aportar el crecimiento económico de Santander.

4. La fotografía aérea: explorando el territorio y retratando la expansión de la ciudad.

Imagen 116



Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 28, enero, 1928. No. 55. p. 13.

El 16 de febrero de 1930 los cielos de la ciudad de Santiago de Cali fueron testigos del accidente aéreo que acabó con la vida de Wilhelm von Burchard, piloto alemán que desde 1926 realizaba vuelos de Puerto Wilches hacia Bogotá y Barranquilla oficiando como aviador de la COSADA. Su muerte, que representó una “pérdida no solo nacional sino internacional”²⁵³, era la segunda tragedia que ocurría en un vuelo nacional desde que Hellmuth von Krohn falleciera en 1924 mientras piloteaba uno de los aviones de la SCADTA. Ambos oficiales de la aviación recibieron el “loor a los héroes tudescos que

²⁵³ Tierra Nativa. 22, febrero, 1930. No. 153. p. 6.

con la armadura prodigiosa de los aviones de la SCADTA y la COSADA, han traído a los Andes el revuelo de las águilas modernas”²⁵⁴.

Los trágicos decesos de los pilotos de la SCADTA, lejos de provocar un sentimiento de rechazo o repudio hacia el proyecto de la aviación, fueron un “aliciente para recorrer el camino del progreso señalado por ellos”²⁵⁵ con su valentía de héroes de guerra dispuestos a colocar a Colombia en primera línea de la avanzada continental en la aviación comercial.

Hasta ese momento, Tierra Nativa desde su primera publicación representó la aviación como uno de los componentes de la modernidad en el país, atribuida como una obra “inspirada en el esplendoroso porvenir del terruño y de la patria” capaz de cumplir funciones sobre un territorio conformado por una geografía que aún era compleja para los transportes terrestres. La presencia de la aviación comercial, una de las “glorias de la nación”²⁵⁶ en tecnología, significó el posicionamiento del país entre la vanguardia de la comunicación de los pueblos de América, con el cielo colombiano como el primero del continente en presenciar el vuelo de aviones en sus lindes.

Este capítulo, por lo tanto, pretende hacer una lectura del mensaje fotográfico que transmitió Tierra Nativa a través de la fotografía aérea captada por los fotógrafos de la COSADA (Compañía Santandereana de Aviación) y la SCADTA (Sociedad ColomboAlemana de Transporte Aéreo), reparando en el uso que se les dio a las tomas aéreas en la propagación del discurso modernizador que emitía la revista en su proceder por construir un escenario de apertura económica que mantuviera el ascenso de la burguesía local. Así, en este punto la investigación está dirigida a observar que las imágenes capturadas desde el aire constituyeron una herramienta en los inicios del siglo XX que buscó materializar el anhelo civilizador que pretendía el sujeto moderno por vigilar y gobernar sobre el territorio.

²⁵⁴ Ibid., p. 6.

²⁵⁵ GÓMEZ-CASTRO, Santiago. TEJIDOS ONÍRICOS. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá. (1910 – 1930). Bogotá: Universidad Pontificia Javeriana, 2009. p. 80.

²⁵⁶ Tierra Nativa. 2, noviembre, 1929. No. 139. p. 17.

En esa dirección, el orden de ese capítulo se distribuye de la siguiente manera: En primer lugar, se hará un repaso, a partir de lo escrito principalmente por Bernardo Parra Restrepo, Alberto Farías y Karim León Vargas, refiriendo a la historia de la aviación en Colombia desde su llegada al país con el arribo de los primeros aviadores extranjeros hasta el establecimiento del vuelo comercial a inicios de la década de 1920; en esta primera parte buscaré hablar de cada una de las organizaciones que, con ánimo de lucro o sin ánimo de lucro, desde 1910 fueron las primeras en incursionar en la importación de aviones y considerar la aviación comercial como una posibilidad para la Colombia de principios de siglo. En segundo lugar, procederá el análisis del material fotográfico con la extracción de los tres mensajes; en esta parte se dividió el material fotográfico en dos categorías: la primera se constituye por el cuerpo de fotos que integran las vistas aéreas de los puertos fluviales del río Magdalena; la segunda categoría es constituida por las vistas aéreas que retratan a las grandes e intermedias urbes colombianas de la década de 1920. En último lugar, son presentadas las conclusiones que detallan y resumen el pronunciamiento de las formas de pensar de una clase social en Bucaramanga a través del uso de la fotografía aérea.

4.1. Apuntes de una historia de la aviación comercial en Colombia

A pesar de que la primera empresa de aviación comercial en Colombia se fundó en el año de 1919 en la ciudad de Medellín, el comienzo del vuelo en el país se gestó 13 años atrás desde Europa, cuando en 1906, en la ciudad de París, Francia, el inventor y piloto brasilero Alberto Santos Dumont intentó surcar los cielos del Bois de Boulogne, en el campo La Bagatelle, a bordo de su 14-bis, logrando elevarse sólo 3 metros sobre el suelo y volar 60 metros²⁵⁷. En el evento, reconocido en su momento como una proeza de la aviación, se hallaba presente el antioqueño Gonzalo Mejía Trujillo, persona distinguida en el país por sus movimientos inversores en capitales nacionales e internacionales.

²⁵⁷ PARRA RESTREPO, Bernardo. Vida, pasión y muerte de Scadta. Origen y desarrollo de la aviación en Colombia. En: Innovar. Revista de ciencias administrativas y sociales, No. 12. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1998. p. 94.

Según cuenta Bernardo Parra Restrepo, quien escribió una historia de la aviación y revisó el fondo de memorias de Gonzalo Mejía, en el viaje de regreso de Europa el inversor antioqueño padeció una tortuosa travesía cuando el buque de vapor que lo transportaba de Barranquilla hasta el Puerto Berrío “encalló en un banco de arena”²⁵⁸. Nadie de la empresa transportadora había previsto el bajo cauce del río Magdalena causado por el verano, de modo que Gonzalo Mejía estuvo quince días “expuesto al ataque de los mosquitos, al calor, la mala alimentación y el agua no potable que terminó por amenazar su salud”²⁵⁹.

Esta experiencia hizo que Mejía en Medellín se interesara por el transporte aéreo como una alternativa ante lo que Colombia ofrecía en ese momento con el sistema de transporte fluvial y de carretera. Por ende, en 1912 se contactó con Louis Blériot, un ingeniero francés que había conocido años antes en su viaje a Europa. Le propuso, según una carta que cita Parra Restrepo, lo siguiente: “Uste planee, estudie, construya, experimente. Yo tengo el dinero para todo eso, si resulta algo bueno, que produzca dinero, partimos mitad y mitad. Si a la postre no salimos con nada, usted no habría perdido su tiempo, yo mi dinero, mi ilusión y esperanza”²⁶⁰.

Louis Blériot, de ese modo, inicia una serie de ensayos para construir un prototipo de deslizador acuático. Después de varios ensayos, en 1913, consigue con éxito fabricar el Pnydre, un deslizador con la capacidad de transportar cuatro personas a 75 kilómetros por hora. Con estos vehículos Gonzalo Mejía pretendía acortar los doce días de trayecto que demoraban los buques a vapor al hacer el recorrido de Puerto Berrío a Barranquilla. Sin embargo, el gobierno nacional no tuvo interés en apoyar el proyecto de Mejía, por lo que éste decidió trasladarse a los Estados Unidos y continuar desde allá con el proyecto de la aviación.

Desde el país norteamericano, Mejía participó en la fabricación del Yolanda, un deslizador más grande y con el que sí contó con el apoyo económico para transportar

²⁵⁸ Ibid., p. 94.

²⁵⁹ Ibid., p. 94.

²⁶⁰ Ibid., p. 94-95.

hasta Colombia. Este fue el primer vehículo de transporte en conseguir un tiempo tan corto como lo fueron 19 horas para recorrer la distancia entre Barranquilla y Puerto Berrío. Esto animó a Gonzalo Mejía a emprender el proyecto de la empresa de transporte y correo llamado en su momento como la Compañía Colombia de Hidroaviones Mejía. Sin embargo, el Yolanda no soportó la geografía del territorio y la empresa se hizo inviable con los gastos en reparación y mantenimiento que requerían los deslizadores, siendo estos inútiles a un largo plazo en el suelo colombiano.

Gonzalo Mejía, a partir de esta experiencia, retornó nuevamente a los Estados Unidos para realizar un nuevo intento de materializar el proyecto de transporte aéreo por el río Magdalena. Sin embargo, siendo el año de 1921 y con la disposición de mayor tecnología, su plan empresarial fracasó ante la expansión comercial de la SCADTA que terminó por acaparar el monopolio de la aviación comercial de 1921 hasta 1925.

Mientras Gonzalo Mejía dedicaba su vida y fortuna, a pesar de sus fallidos intentos, a promover la transformación del sistema de transporte y encomienda, la idea de poblar el cielo colombiano con vehículos aéreos estuvo presente en la mente de otros empresarios del país que veían en la aviación el proyecto más viable para acortar distancias entre ciudades. En esa dirección, Medellín y Barranquilla se hallaban en una posición favorable, según sostiene Kalmanovitz, por “la presencia de las unidades de producción dotadas de intensas vinculaciones mercantiles, a lado de haciendas con aparcería o ganadería”²⁶¹ en la capital paisa, y por el establecimiento de “inversiones extranjeras en plantaciones de banano, y en exportaciones de madera y ganado”²⁶² en la ciudad de la costa atlántica. En 1922, al momento en que el uso del ferrocarril requiere de más de 1.900 kilómetros de vía férrea, Medellín, Barranquilla y Girardot consiguieron llenar sus cargas de un 70% de producción de café.

De ese modo, ambas ciudades constituyeron su territorio como polos de desarrollo propicios para la inversión de capitales y el crecimiento empresarial, se creó un

²⁶¹ KALMANOVITZ, Salomón. Economía y nación. Una breve historia de Colombia. Bogotá: Editorial Norma, 2003. p. 249.

²⁶² Ibid., 269.

ambiente propicio para reconsiderar el funcionamiento del sistema de transporte del país. Un grupo distinguidos caballeros empresarios e intelectuales que constaba con la presencia de Alfonso López Pumarejo, aprovechó el momento e impulsaron la organización del Club Colombiano de Aviación (CCA) en 1914. La tarea que llevó a cabo esta cooperativa fue la de “convencer a los poderes públicos de una urgencia de estimular la aviación”²⁶³, alcanzando su objetivo con la Ley 15 de 1916 aprobada por el Congreso Nacional a instancias del presidente José Vicente Concha, y que estipuló el envío a Europa de miembros de las fuerzas militares para enterarse de los avances en materia de ingeniería aerodinámica. Otros miembros del CCA fueron Luis Eduardo Nieto, Luis Cano, periodista destacado en la primera mitad de siglo en el país, y el etnólogo Carlos Cuervo Márquez.

Ulpiano Valenzuela y Carlos Obregón, miembros del Club Colombiano de Aviación, hicieron esfuerzos por adquirir el primer avión para el club y en junio de 1919 compraron a la empresa estadounidense *curtiss* el biplano fabricado de madera y tela bautizado Jenny. A Barranquilla llegó el Jenny, rebautizado como Bolívar, con el piloto norteamericano William Knox-Martin, quien efectuaría el trayecto Barranquilla-Puerto Colombia como el primer vuelo ejecutado por una institución colombiana. Un mes más tarde el vehículo fue desarmado y traslado a Honda, y desde allí el mismo Knox-Martin realizó la histórica proeza de volar hasta Bogotá.

4.1.1. Compañía Colombia de Navegación Aérea – CCNA

En septiembre de 1919 William Knox-Martin era una celebridad en el país, su destreza para la aviación le otorgó la fama de ser el primer piloto en el país en volar largas distancias y realizar movimientos de piruetas. Era tanta la euforia que se vivía en las

²⁶³ PARRA RESTREPO, Bernardo. Vida, pasión y muerte de Scadta. Origen y desarrollo de la aviación en Colombia. En: Innovar. Revista de ciencias administrativas y sociales, No. 12. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1998. p. 98.

principales ciudades del país, que ese mismo mes en Manizales se fundó la Compañía Colombiana de Navegación Aérea con el propósito de establecer rutas comerciales “regulares para transportar correos y pasajeros entre Puerto Berrío y Honda y posteriormente conectar Medellín con Bogotá”²⁶⁴. La sociedad empresarial que constituyó el capital inicial de la CCNA estuvo conformada por tres familias: la de Alejandro Echevarría en un 40%, la familia Vásquez con un 35%, y la familia de Gonzalo Mejía con 14%; un restante de 11% de acciones pertenecía a un grupo de inversores menor²⁶⁵.

Fundada en Manizales, la compañía, representada por Guillermo Echevarría Misas, hijo de Alejandro Echevarría (fundador de Coltejer) recibió en Medellín el 26 de septiembre de 1919 en la Notaría 1ª la escritura 2448 que la adjudicaba como la empresa Compañía Colombiana de Navegación Aérea, CCNA, cuya labor “representaba la explotación del ramo comercial de transportes aéreos, el correo, y demás operaciones mercantiles relacionadas”²⁶⁶.

Guillermo Echevarría, en sus primeras labores como gerente de la compañía, viajó a Cartagena con el fin de adquirir un espacio donde armar los aviones y construir el hangar. La empresa Andian Corporation le arrendó un terreno en la península de Bocagrande, el cual le permitía salir por la bahía con los aviones acondicionados con deslizadores y por tierra con los aviones acoplados con ruedas. Así mismo cumplía con las condiciones para albergar el Goliath, un gigantesco avión importado por la Compañía, cuyas alas tenían una envergadura de 28 metros.

La empresa puso en marcha sus labores el 5 de diciembre de 1919 en Barranquilla, con aviones franceses Farman-F40, contruidos a base de madera y lona, de alas dobles, utilizados por Francia en la Primera Guerra Mundial. Fueron contratados los pilotos de guerra René Bazin y Jaques Jourdanet. Sin embargo, el primer vuelo de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea lo realizó el piloto francés René Bazin en el avión

²⁶⁴ Ibid., p. 99.

²⁶⁵ Ibid., p. 99.

²⁶⁶ LEÓN VARGAS, Karim. Un vuelo al pasado. La aviación en Colombia 1911-1950. En: Todos somos Historia. Universidad de Antioquia, 2010. p. 415.

Farman F-40 en Cartagena el 14 de febrero de 1920, dos meses después de fundada la compañía. A bordo iban el alcalde de la ciudad, la reina del carnaval, Tulia Martínez Martelo, y Guillermo Echavarría Misas²⁶⁷.

Sin embargo, fue hasta el 22 de febrero de 1920 el momento en que la Compañía Colombiana de Navegación Aérea ejecutó el primer vuelo comercial, siendo éste entre Cartagena y Barranquilla. A bordo del avión Cartagena se encontraban el piloto René Bazin y el gerente de la empresa, Guillermo Echavarría Misas, quienes transportaron cuatro kilos de encomienda, cuyo valor era de \$10 centavos el flete por carta o paquete. Una vez aterrizaron, se hicieron vuelos de sport o bautizos del aire, ante la solicitud de los asistentes que querían experimentar la sensación de volar. Para el viaje de regreso a Cartagena, llevaron los dos primeros pasajeros con tiquete pagado: Eduardo de la Espriella y J. Mario SantoDomingo (padre). Fue el primer servicio comercial aéreo en Hispanoamérica y el segundo en el mundo después de Holanda, según Parra Restrepo²⁶⁸.

El tiempo que la CCNA mantuvo su funcionamiento fue corto, pues, por desgracia las aeronaves presentaron fallas después de meses en que se volaba de Barranquilla a Cartagena con normalidad. El primer accidente aéreo ocurrió el 29 de abril de 1920 con Jaques Jourdanet a bordo como piloto del Cartagena, mientras realizaba un vuelo de rutina que costaba \$50 pesos ofrecido a turistas, llevando Pepa Restrepo y a sus dos hijos, Jaime y Esther, y un viento fuerte azotó la nave con tal fuerza que el pilotó perdió el control y no pudo evitar la caída a tierra. Otro de los Farman, el Medellín, “fue desamarrado por una tormenta en Puerto Berrío y se destruyó contra el río Magdalena”²⁶⁹.

La compañía se vio inducida a la quiebra a finales de 1920, cuando el último de los Farman, el Goliath, se averió luego de que el piloto Ferrucio Guicciardi realizara

²⁶⁷ Ibid., p. 420.

²⁶⁸ PARRA RESTREPO, Bernardo. Vida, pasión y muerte de Scadta. Origen y desarrollo de la aviación en Colombia. En: Innovar. Revista de ciencias administrativas y sociales, No. 12. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1998. p. 99.

²⁶⁹ Ibid., p. 99.

constantemente vuelos de Medellín hacia Cartagena con escala en Montería. Al ser la única nave en funcionamiento, apremiada hacia el uso desmedido, el desgaste pronto hizo que dejara de funcionar. Para ese momento se hizo insostenible que Guillermo Echavarría Misas continuara al frente del proyecto, siendo un hombre de negocios se vio imposibilitado a continuar entregando su vida con tanto ahínco a la gestión de la aviación comercial.

4.1.2. Sociedad ColomboAlemana de Transporte Aéreo – SCADTA.

Imagen 117



“Hangares de la Scadta en el puerto aéreo de Barranquilla”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 8, enero, 1927. No. 3. p. 5.

Imagen 118



“Hidroavión Caldas saliendo del Puerto aéreo de Barranquilla, hacia Girardot”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 8, enero, 1927. No. 3. p. 9.

Tres meses después de fundada la CCNA, un 5 de diciembre de 1919, los colombianos Ernesto Cortizzos, Rafael María Palacios, Cristóbal Restrepo, Jacobo Correa, Aristides Noguera, junto a los alemanes Werner Kaemerer, Alberto Tietjen y Stuart Hosie, fundaron la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo (SCADTA). Con un capital inicial de \$80.000 pesos, elevado días más tarde a \$100.000, los primeros gerentes fueron Alberto Tietjen y Alberto Cortissoz, encargados de las labores administrativas, mientras que el grupo de alemanes estuvo al frente de la conformación de los equipos de vuelo²⁷⁰.

Aunque fundada a finales de 1919, la empresa contó con sus dos primeras aeronaves en julio del siguiente año. Estos vehículos aéreos eran los hidroaviones alemanes de tipo Junker F-13, unos monoplanos metálicos de potente motor, pesados pero caracterizados por su fuerza de motor. Así mismo, la cúpula alemana gestionó para

²⁷⁰ Ibid., p. 100.

concretar la llegada al país de un equipo de pilotos y mecánicos igualmente alemanes: Guillermo Schunurbusch se ocupó del mantenimiento técnico de los aviones, mientras que Fritz Hammer y Helmuth von Krohn, dos expilotos de combate, estuvieron encargados de efectuar trabajos aerofotográficos y trazar las rutas aéreas²⁷¹. Ahora bien, según señala Santiago Castro-Gómez, que la SCADTA tuviera dentro de sus filas a un héroe de guerra como von Krohn “generaba confianza en las inmensas posibilidades económicas que abría la aviación comercial para Colombia”.

El 5 de septiembre de 1920 Fritz Hammer fue el piloto delegado de ejecutar el primer vuelo en territorio colombiano. En el avión lo acompañaron Guillermo Schurbusch y Stuart Hosie, mecánico y primer pasajero respectivamente. A pesar de que el vuelo cubrió una ruta muy corta, entre Barranquilla y Puerto Berrío, este tuvo una duración de cinco horas y media. Durante este recorrido, el avión fue forzado a hacer, de forma imperiosa, acuatizajes en Zambrano y El Banco por motivos técnicos²⁷².

Ernesto Cortizos, asegura Parra Restrepo, consideró oportuno hacer un acto inaugural que consolidara desde el inicio a la SCADTA como la empresa predilecta para la aviación civil en el país. Por lo que un mes después, el 13 de octubre de 1920, invitó al presidente Marco Fidel Suárez, con sus ministros, a Girardot para cumplir con el deber histórico y sin precedentes en la América Latina, de presenciar el acuatizaje y recibir un avión Junker f-13 procedente de Barranquilla, que venía al comando del aviador legendario, Hellmuth Von Krohn²⁷³. Lo histórico de este acto, concuerda con Parra el historiador audiovisual Adriano Marconir, radicó en que su trayecto de Barranquilla a Girardot constó de un trayecto que abarcó las poblaciones de Calamar, Magangué, el

²⁷¹ RINKE, Stefan. Amalgamarse al alma de Colombia. Scadta y los principios de la aviación en Colombia, 1919-1940. En: Innovar, revista de ciencias administrativas y sociales, No. 10. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. p. 11.

²⁷² FARÍAS MENDÓZA, Alberto. Historia de la aviación en Colombia. Bogotá: Círculo de Lectores, 1986. p. 14.

²⁷³ PARRA RESTREPO, Bernardo. Vida, pasión y muerte de Scadta. Origen y desarrollo de la aviación en Colombia. En: Innovar. Revista de ciencias administrativas y sociales, No. 12. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1998. p. 99-100.

Banco, Gamarra, Puerto Wilches, Barrancabermeja, Puerto Berrio, la Dorada y Honda en un tiempo de seis horas y media²⁷⁴.

Después de esto, continuando con Marconir, hubo que esperar a lo largo de casi un año para que la SCADTA realizara una nueva maniobra que fuera catalogada como una hazaña, la cual llegaría en septiembre de 1921. Esta vez, la compañía y sus arriesgados pilotos, establecieron una ruta prolongada hasta Neiva, cubriendo así todo el trayecto navegable del río Magdalena²⁷⁵. Este fue un hecho muy importante para Colombia y para la aviación comercial, ya que por primera vez en la historia de América Latina se establecía una operación aérea con itinerario.

Ahora bien, el nuevo desafío para la compañía era abrir una línea aérea hacia la capital, una maniobra que resultaba complicada si se tiene en cuenta la geografía montañosa que rodea a Bogotá. Los aviones, en este caso, no estaban hechos para subir a grandes alturas y por esto navegaban por el río. El capitán Hellmuth Von Krohn intentó muchas veces cruzar la cordillera para llegar a la Bogotá y, a pesar de sus incansables esfuerzos, no logró arribar a la capital, pues el mal clima junto con la altura de las montañas eran factores que volvían suicida la labor del capitán, quien solo contaba con su visión para volar. Sin embargo, su deseo de aterrizar en esta ciudad era de gran obstinación, por lo que en cooperación con el ingeniero Schurbusch reemplazó los flotadores del avión por las llantas de un antiguo automóvil Hudson, ya que en Bogotá no había un lugar adecuado para acuatizar. Y, finalmente, Von Krohn encontró un espacio en el boquerón por el cual se filtró, usando todo el poder de su motor para ver por primera vez desde el aire el hermoso tapete verde y azul de la sabana de Bogotá²⁷⁶.

Esta fue la mayor victoria para la SCADTA en sus comienzos, a partir de ese año de 1922 se abrieron líneas aéreas a distintas ciudades del territorio colombiano como lo fue Medellín, en 1923, Cali, los Santanderes, Buenaventura, Guapi y Tumaco, en

²⁷⁴ MARCONI GORNER, Adriano. El ir y venir de la aviación en Colombia: Un acercamiento a la historia de la aviación colombiana y a la de aquellos a quienes les confiamos nuestras vidas a la hora de volar. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2016. p. 7-8.

²⁷⁵ Ibid., p. 7.

²⁷⁶ Ibid., p. 7-9.

octubre de 1927. Finalmente, Popayán, Ipiales, Montería, La Guajira y los Llanos, se fueron uniendo a esta extensa red, que borró de los mapas de Colombia las inaccesibles montañas, los indomables ríos y las inmensas selvas y llanuras, para unir a los colombianos²⁷⁷. La aviación se encargó, de ese modo, de unir el país a través de los pájaros de acero, de conectar los distintos escenarios de culturas y sociedades que por mucho tiempo vivieron alejadas y que no habían tenido la oportunidad de vincularse entre sí de forma tan directa por medio de caminos terrestres o fluviales.

Con el escenario a favor, la SCADTA encontró en el periodo de la prosperidad al debe la oportunidad para llevar sus servicios de transporte y fotografía por fuera de los límites nacional. Fue por eso que Herbert Boy, en 1928, hizo el primer vuelo de reconocimiento sobre las rutas que llevarían a SCADTA al Ecuador, haciendo escalas en Quito y Guayaquil. Por primera vez se cruzaba los Andes, asegura Marconi, la línea Ecuatorial tan estudiada en ese momento. Más tarde lo volvió a hacer, pero esta vez yendo un poco más lejos, hasta Paita al norte de Perú²⁷⁸.

Desde mitad de la década de 1920 la empresa ya era consciente de sus capacidades. Por lo que el entonces presidente de Scadta, Peter Von Bauer, siendo el año de 1925, elaboró junto con sus colaboradores un proyecto de vuelo extendido, pensando en las posibilidades económicas que ello exigiría, para volar desde Barranquilla hasta la Florida, en Estados Unidos, en dos aviones bimotores Dorniel Wal, el Atlántico y el Pacífico, siguiendo la ruta del Caribe y Centroamérica con escalas en Cartagena, Colón, Puerto Limón Managua, Amapola, Libertad, San José y Yucatán, para sobrevolar el golfo de México y acuatizar en Cuba y finalmente en Miami y Palm Beach, en el Estado de Florida, en los Estados Unidos. El capitán de la expedición fue el piloto alemán Von Buddenbrock y cuando acuatizaron en la Florida, se cumplió por primera

²⁷⁷ PARRA RESTREPO, Bernardo. Vida, pasión y muerte de Scadta. Origen y desarrollo de la aviación en Colombia. En: Innovar. Revista de ciencias administrativas y sociales, No. 12. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1998. p. 100.

²⁷⁸ MARCONI GORNER, Adriano. El ir y venir de la aviación en Colombia: Un acercamiento a la historia de la aviación colombiana y a la de aquellos a quienes les confiamos nuestras vidas a la hora de volar. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2016. p. 9.

vez un vuelo entre Sudamérica y Norteamérica. La alegría fue inefable para los colombianos y alemanes que habían logrado algo que aún era impensable en el mundo, convirtiéndose en pioneros en la aviación internacional por delante de los estadounidenses. Esta gran aerolínea alcanzó un resultado inimaginable, viniendo de un país desconocido para las grandes potencias europeas de la ingeniería.

Sin embargo, a pesar de que todo parecía éxito, la gesta de la scadta terminó teniendo un sabor amargo. El Congreso de los Estados Unidos se preocupó tanto al ver el avance de este pequeño país suramericano, que le prohibió a la empresa despegar de sus aguas y el avión tuvo que ser desarmado para devolverlo en barco a puerto colombiano. Este insólito hecho abrió los ojos del gran país del norte que desde ese día empezó a apoyar los programas de desarrollo de la aviación internacional, acción que culminó con la creación de Pan American Airways en 1929²⁷⁹.

En 1925 la SCADTA contaba ya con una flotilla de 20 Junkers, creciendo económicamente sin precedentes al conseguir articular una flota de hidroaviones integral para suplir los servicios de transporte, encomienda y fotografía. No obstante, el 6 de febrero de 1926 ocurriría una desgracia, se accidenta en Girardot el avión Colombia, pereciendo el mecánico Schroeder. Ese mismo año el servicio de transporte aéreo que se estableció entre Bucaramanga y Puerto Wilches cobró una nueva vida, la del coronel A. R. Morell, quien murió cuando el hidroavión Caldas se destrozó contra el suelo. Para entonces el número de pasajeros transportados alcanzó la cifra de 2,729²⁸⁰.

Al llegar la década de 1930, Sostiene Parra Restrepo, la aviación colombiana se encontraba en un escalón distinguido comparativamente con otros países del continente. En mérito de aquello, y con motivo del centenario de la muerte del Libertador Simón Bolívar, la aviación militar colombiana tuvo la oportunidad de realizar

²⁷⁹ PARRA RESTREPO, Bernardo. Vida, pasión y muerte de Scadta. Origen y desarrollo de la aviación en Colombia. En: Innovar. Revista de ciencias administrativas y sociales, No. 12. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1998. p. 104.

²⁸⁰ RINKE, Stefan. Amalgamarse al alma de Colombia. Scadta y los principios de la aviación en Colombia, 1919-1940. En: Innovar, revista de ciencias administrativas y sociales, No. 10. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. p. 17.

exposiciones aeronáuticas ante los mandatarios de otros países que acudieron a Santa Marta para asistir a los actos programados en la efeméride. La escuadrilla aérea militar estuvo bajo la mando del comandante Chateauvieux perteneciente a una misión militar suiza; estaba compuesta por seis biplanos de ese mismo país, marca Wild piloteados por alumnos de la Fuerza Aérea de Colombia que partieron de Bogotá hacia Santa Marta, para surcar los cielos de la Quinta de San Pedro Alejandrino donde falleció el Libertador²⁸¹.

En 1931 se creó la Administración de Correo Aéreo de Colombia que fue delegada a Scadta y a mediados de 1932 se inauguraron las líneas Puerto Berrio, Medellín, Cali, Buenaventura, y la nueva línea Medellín-Bogotá, vía Palanquero, que eliminaba los trasbordos en Girardot, economizaba una hora de vuelo entre Bogotá y la Costa Atlántica. También quedó establecida la línea Medellín - Cartago - Quibdó - Buenaventura. El balance de operaciones en 1931 mostraba que Scadta había recorrido casi un millón de kilómetros de vuelo transportando 5.680 pasajeros, más de 590 toneladas de carga y más de 64 toneladas de correo aéreo²⁸².

4.1.3. La COSADA y el progreso de Bucaramanga

²⁸¹ PARRA RESTREPO, Bernardo. Vida, pasión y muerte de Scadta. Origen y desarrollo de la aviación en Colombia. En: Innovar. Revista de ciencias administrativas y sociales, No. 12. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1998. p.103.

²⁸² Ibid., p. 103-104.

Imagen 119



“Uno de los aviones de la Cosada en el campo de aterrizaje de Bucaramanga”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 25, junio, 1927. No. 27. p. 9.

Imagen 120



Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 28, enero, 1928. No. 55. p. 13.

Cansada de que las carreteras del departamento impidieran el impecable flujo comercial, y observando el éxito de la SCADTA, la élite de comerciantes de Bucaramanga tomó conciencia de las ventajas que acarrearía para el comercio y

transporte de la ciudad que la aviación consolidara su ocupación dentro y fuera del territorio departamental. Los señores Pedro Elías Novoa, Jorge A. Clausen y Carlos Julio Ardila comunicaron al gobernador de Santander, Emilio Pradilla, la petición de gestionar los primeros acercamientos hacia la gerencia de la SCADTA con el fin de establecer un vínculo que promoviera la compra-venta de aviones²⁸³.

Emilio Pradilla, como señalan Néstor Rueda y Jaime Álvarez, siguiendo lo pedido por los empresarios de la ciudad, se contactó con el principal accionista de la SCADTA, el austriaco Peter Paul von Bauer, y concertó una reunión en Bucaramanga para concretar la fundación de una empresa de transportes aéreos en la ciudad²⁸⁴. De ese modo, un 5 de marzo 1923 es fundada la sociedad anónima denominada Compañía Santandereana de Aviación (COSADA), por iniciativa de los señores Isaías Cepeda, Gustavo Lubinus, Jorge A. Clausen, Enrique López, Christian Clausen, Joaquín Latorre, Pedro Elías Novoa, Aquilino Galvis y Carlos Julio Ardila.

Los empresarios bumanguenses lograron reunir un capital en efectivo que llegaba al monto de \$60.000 pesos. El gobierno departamental entró en la sociedad, siempre y cuando se le garantizaran la participación y las respectivas remuneraciones, y realizó una donación de una parte del terreno del llano de don Andrés (hoy estadio Américo Montanini) que fue acondicionado como pista de aterrizaje²⁸⁵. Tres años tardaron, de 1923 a 1926, las gestiones y los tiempos del flete para que llegaran a Bucaramanga dos aviones alemanes Junker F-13 que fueron bautizados como *Bucaramanga* y *Cúcuta*.

Fundada en 1923 la Compañía Santandereana de Aviación comenzó a funcionar activamente el 23 de enero de 1926. La junta directiva de la compañía, tal como lo señala Tierra Nativa, se distribuyó de la siguiente manera: Pedro Elías Novoa,

²⁸³ RUEDA GÓMEZ, Néstor & ÁLVAREZ FUENTES, Jaime. Historia Urbana de Bucaramanga. 1900-1930. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2001. pp. 118.

²⁸⁴ REYES RODRÍGUEZ, María Fernanda. Estudio histórico de la ciudad de Bucaramanga en la década de 1920 a través de sus instituciones. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2007. pp. 57-58.

²⁸⁵ RUEDA GÓMEZ, Néstor & ÁLVAREZ FUENTES, Jaime. Historia Urbana de Bucaramanga. 1900-1930. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2001. pp. 118-119.

presidente; Peter Paul von Bauer, director delegado; Jorge Clausen, director comercial; Carlos Julio Vanegas, representante de la scadta; William Schnurbusch, ingeniero jefe. Así mismo se desempeñaban los cargos de secretario, por José Jesús Novoa; de aviador por Walter Geck y Wilhelm von Burchard; y de mecánico general se desempeñó Francisco Pereira²⁸⁶.

La COSADA ofreció los servicios de transporte de pasajeros, máximo cinco por viaje, y el envío de encomiendas y misivas. Los dos junkers F-13, aviones dotados de “alas gallardas y majestuosas”²⁸⁷, irrumpieron el *límpido y sereno* cielo de Bucaramanga para ofrecer el servicio aéreo de llevar y traer comunicación interdepartamental hacia Norte de Santander en Cúcuta, Chinácota, Pamplona, y en Santander hacia San Gil, Socorro, San Vicente y Puerto Wilches²⁸⁸.

Las estadísticas del primer año del servicio aéreo entregadas a Tierra Nativa por José Novoa permiten observar los siguientes datos: entre el Bucaramanga y el Cúcuta hicieron 15.760 kilómetros en 246 viajes realizados para transportar 616 pasajeros. Mientras tanto, en ese mismo año los paquetes de correo pesaron 695 kilogramos y las cartas despachadas superaron las 29.000²⁸⁹. Esta labor, vista como un accionar del empeño en favor de la comunicación entre ciudades, para Humberto Díaz Brantes, colaborador de Tierra Nativa, dignificaban la aviación en Santander como una “tarea encomiástica y de espíritu altruista”²⁹⁰, promotora del “esplendoroso porvenir de la patria”²⁹¹.

²⁸⁶ Anónimo. COMPAÑÍA SANTANDEREANA DE AVIACIÓN. En: Tierra Nativa. 28, enero, 1928. No. 55. p. 13.

²⁸⁷ DÍAZ BRANTES, Humberto. La Compañía Santandereana de Aviación. En: Tierra Nativa. 23, julio, 1927. No. 27. p. 9.

²⁸⁸ Anónimo. COMPAÑÍA SANTANDEREANA DE AVIACIÓN. En: Tierra Nativa. 28, enero, 1928. No. 55. p. 13.

²⁸⁹ Ibid., p. 14.

²⁹⁰ Ibid., p. 15.

²⁹¹ Ibid., p. 15.

La COSADA, aunque empresa independiente en lo legal, terminó por convertirse en una compañía subsidiaria de la SCADTA, concertando, de ese modo, una sociedad que las haría casi la misma empresa²⁹². La SCADTA sería el contacto que la COSADA aprovecharía para comprar aviones y contratar pilotos y mecánicos, y entre ambas empresas terminarían por prestarse aviones y pilotos para llevar a cabo los transportes aéreos, así como también entre las dos ejecutarían el proyecto de la sección científica de la SCADTA.

Al llegar el año de 1930 Santander pudo evidenciar un avance concreto en el crecimiento económico expresado en dos maneras: la primera fue el establecimiento de una incipiente red vial que permitía comunicar a Bucaramanga con los principales centros urbanos municipales. Y, en segundo lugar, el crecimiento urbano de Bucaramanga, expresado en la edificación de barrios nuevos en zonas como el llano de don Andrés y el llano de don David, acogió la migración de comerciantes y mano de obra llegada de los municipios. En esta situación los dueños de la COSADA concluyeron que el transporte aéreo pronto dejaría de ser rentable para una ciudad como Bucaramanga, pues, las carreteras que se habían exigido desde décadas atrás se estaban terminando. Con la apertura del ferrocarril central del norte en la sección Puerto Wilches en 1930 las distancias por tierra se acortaron, a tal punto que la ciudadanía viajera y los comerciantes hallaron mayor rentabilidad económica utilizando las vías férreas, en lugar de los aviones, para el transporte²⁹³.

Por ende, en 1930 la empresa es liquidada, sus activos pasaron a hacer parte de la SCADTA que continuó ofreciendo las rutas interdepartamentales. El propósito para el cual la aviación se implantó en Bucaramanga estaba cubierto por el ferrocarril. Seguir con la empresa acarrearía, según Rueda Gómez y Álvarez Fuentes, con más gastos

²⁹² DÍAZ BRANTES, Humberto. La Compañía Santandereana de Aviación. En: Tierra Nativa. 23, julio, 1927. No. 27. p. 9.

²⁹³ RUEDA GÓMEZ, Nestor & ÁLVAREZ FUENTES, Jaime. Historia Urbana de Bucaramanga. 1900-1930. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2001. pp. 165-170.

que ganancias, debido a la economía que ofrecía el ferrocarril facilitando más pasajeros por menos dinero²⁹⁴.

Imagen 121



Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 22, septiembre, 1928. No. 86. p. 5.

4.1.4. La fotografía aérea: La sección científica y el progreso del país.

Peter Paul von Bauer, quien fuera el principal accionista de la SCADTA desde su fundación en 1919 y presidente de la misma en periodo de 1924 hasta 1940, antes de arribar a Colombia en 1918, se sintió vinculado al inexplorable territorio colombiano durante su acompañamiento al geógrafo estadounidense Alexander Hamilton en la expedición que éste realizaría entre 1911 y 1913 en la Amazonía. Este sentimiento se intensificó en su participación durante la Primera Guerra Mundial cuando, mientras era parte del ejército austrohúngaro, es contratado por el ejército alemán para hacer parte de la unidad especial encargada de realizar fotografía aérea²⁹⁵.

²⁹⁴ Ibid., pp. 168-170.

²⁹⁵ SCHUSTER, Sven. Aerial vision and violence. The beginnings of aerial photography in Colombia (1920s). En: Historical Geography, Vol. 49. Nebraska: Nebraska Press, 2021. p. 32.

Con esta experiencia, luego de fundada, aunque aún sin aviones, von Bauer era consciente que, si bien la SCADTA se presentaba ante el mundo como una compañía de transporte de pasajeros y encomiendas, la incipiente empresa era la génesis de un proyecto que pretendía involucrar el interés colonizador alemán en las tierras de Sudamérica. Por ende, von Bauer viajó a Alemania a finales de 1919 para reunirse con Hugo Junkers, icónico ingeniero alemán inventor de los aviones que llevan su apellido, con el fin de adquirir aeronaves especiales para el transporte, pero igualmente eficientes en las labores de observación, control y exploración²⁹⁶.

Von Bauer retornó a Colombia en 1921 con la noticia de haber adquirido dos aviones Junkers F-13. Supo desde su llegada que la empresa, si quería estar adelante en el trabajo de reconocimiento del territorio colombiano, precisaba de afirmarse de una vez como una entidad que ofertara los servicios de fotografía. En busca de afianzarse en oferta empresarial, a finales de 1921 son fundadas la sección técnica, encargada de prestar los servicios de mantenimiento de aeromotores; la sección de tránsito, la cual se presentaba como el ente encargado de transportar pasajeros y encomiendas; y, por último, la sección científica, órgano de la empresa que cumplió con las labores de exploración aérea²⁹⁷.

El trabajo que ofrecía la división científica consistió en el registro audiovisual de la geografía. Aunque von Bauer no adquirió sus aviones especiales explícitamente para sus tareas de fotografía aérea, el F-13 demostró ser adecuado para la mayoría de estas tareas. Los ingenieros de SCADTA colocaron una aleta en la parte inferior de la cola del Caldas, que el fotógrafo aéreo asignado podía usar para tomar fotografías verticales y en ángulo con una cámara manual con placa de vidrio. También se podrían tomar fotografías desde la cabina abierta del F-13. Además de las cámaras aéreas portátiles de C. P. Goerz y Heyde, la División Científica poseía un autocartógrafo Heyde construido según las especificaciones del profesor Hegershoff²⁹⁸. Se trataba de un

²⁹⁶ Ibid., p. 34.

²⁹⁷ Ibid., p. 35.

²⁹⁸ Ibid., p. 35.

plotter que podía transformar tomas aéreas en un mapa topográfico dibujado a base de placas fotográficas y algunas referencias trigonométricas.

Aparte de este dispositivo, la División contaba con un cuarto oscuro para revelado; tanques para productos químicos de fotografía; equipos para asegurar, lavar y secar fotografías; tablas para presentar y ver mapas en mosaico; proyectores de películas; dispositivos para ampliar y reproducir fotografías; y un rectificador de Zeiss. también había una caja fuerte ignífuga para los negativos y se colocaba un número de serie en el pie derecho de las fotografías elegidas para guardar. Durante su funcionamiento, la División Científica registró unas veinte mil fotografías utilizadas con fines científicos y publicitarios²⁹⁹.

Tierra Nativa se dio, entonces, a la tarea de divulgar las fotografías que la SCADTA y la COSADA capturaron sobre el territorio colombiano involucrando un mensaje lingüístico dedicado a resaltar el trabajo de observación que las aeronaves operaron. La SCADTA y la COSADA llevaron a cabo esta labor en dos grupos de fotografías: En primer lugar, las fotografías representaron al río Magdalena como la arteria fluvial que propiciaba el progreso económico del país, de ese modo la revista promovió las capturas aéreas de los puertos y petroleras que se hallaban en las faldas del río adjudicándoles el papel de “promotores del progreso”. En segundo lugar, las imágenes desde una visión aérea expusieron el crecimiento urbano de las principales ciudades del país, aquellas que ya demostraban el alza de su economía por medio de la masiva urbanización, por ende, las fotografías cumplían con enmarcar el nacimiento de las metrópolis modernas a través de la visibilidad de la extensión del entramado urbano.

4.2. Vista aérea del río Magdalena.

El Gran Río de la Magdalena es dimensionado en Tierra Nativa como la principal arteria fluvial del país, emparentado por su función desde la época colonial como el medio de transporte más importante del país por su extenso recorrido a través del territorio que abarca desde el departamento del Huila, que es donde nace, hasta su desembocadura

²⁹⁹ Ibid., p. 36.

en Bocas de Ceniza a la salida hacia el Mar Caribe, con una cuenca que ocupa el 24% del territorio entero de Colombia, pasando por los departamentos de Magdalena, Atlántico, Bolívar, Cesar, Antioquia, Santander, Boyacá, Cundinamarca, Caldas, Tolima y Huila.

4.2.1. Mensaje Lingüístico.

4.2.1.1. La urbe y el río.

Tierra Nativa optó por divulgar fotografías que retrataran las urbanizaciones y/o poblamientos aledaños al río Magdalena, acompañadas de un mensaje lingüístico que pretendía llamar la atención de los lectores hacia el progreso que traería para el país activar la economía alrededor de las poblaciones edificadas junto al río. En todos los casos las fotografías mostraron municipios portuarios: Barrancabermeja, Puerto Wilches, Girardot, Puerto Berrío, Honda y El Banco. En dos ocasiones aparecen municipios portuarios del pacífico: Buenaventura y Quibdó.

Las primeras fotografías que divulga la revista, las imágenes 94, 96, 97, es posible observar a los municipios de Barrancabermeja y Puerto Wilches. En estas fotografías es donde hay mayor extensión en el mensaje lingüístico. En ambas fotografías es mencionada la notable categoría de estas poblaciones por su crecimiento empresarial, haciéndose énfasis en que, al ser ciudades favorecidas por su cercanía con el Magdalena, la construcción del Ferrocarril terminaría por aumentar la prosperidad económica de las dos.

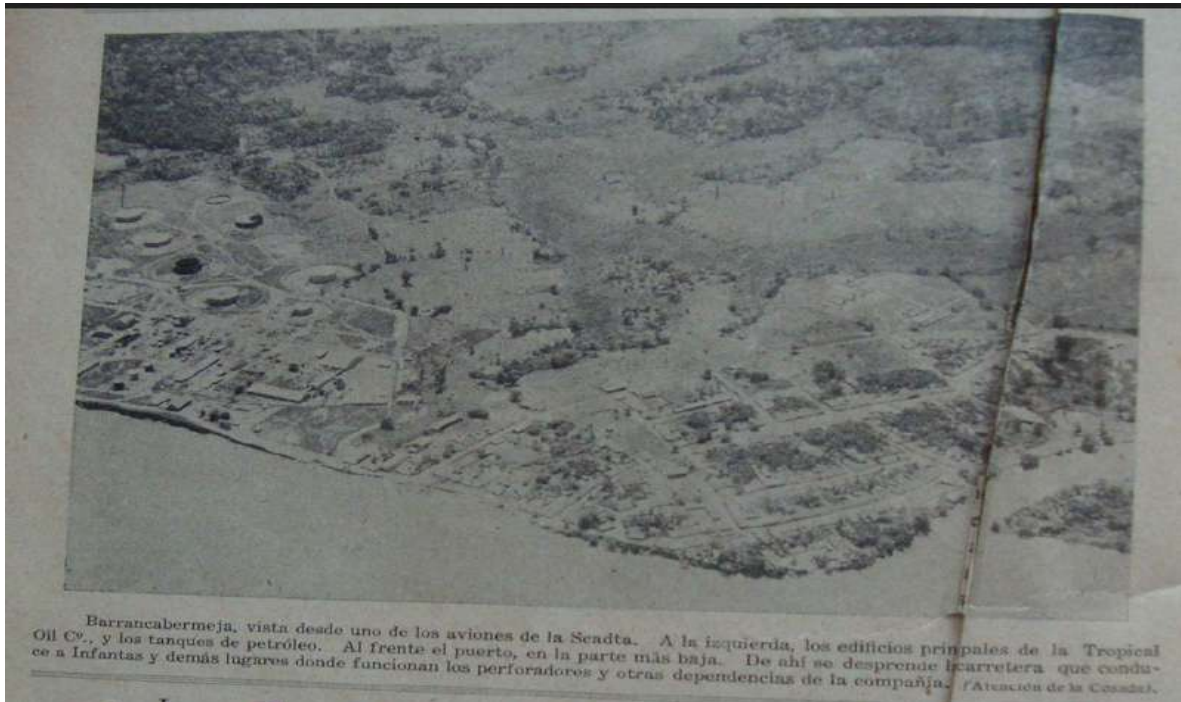
De ahí en adelante se detiene la publicación de fotografías aéreas con vista hacia el río Magdalena. Hasta el número 111, casi dos años después, aparece nuevamente una fotografía de Puerto Wilches, esta vez para insistir en atender a la población del municipio que se hallaba abandonado por el gobierno. En esta publicación es mencionada la relevancia del municipio por su historia fundacional relacionada con la navegación del río.

Casi de forma seguida, dos números después, aparece una fotografía de una zona distinta a las presentadas anteriormente: Puerto Berrío. De este municipio aparecerán en total dos fotografías aportadas por la COSADA. En ambas, el mensaje lingüístico es destinado a enlazar el factor Ferrocarril y el factor río Magdalena como impulsores de un mismo progreso económico.

Desde este punto Tierra Nativa presentó fotografías de ciudades portuarias de otras regiones, como, en caso puntual, del Alto Magdalena. Así, Aparecerá una de Girardot, “el más importante puerto de Cundinamarca”, cuya ubicación es atendida por la revista como de gran valor por su conectividad entre el oriente y el occidente del país. Igualmente son divulgadas fotografías de Honda y de El Banco, sin embargo, con un mensaje lingüístico que, escasamente a comparación de los demás, aporta la ubicación del panorama aéreo captado.

Mencionados anteriormente, existen en el material fotográfico dos imágenes de visión aérea que no se hallan vinculadas a la geografía del río Magdalena. Sin embargo, no por ello están por fuera del discurso de Tierra Nativa por difundir la importancia que las ciudades portuarias tienen en el crecimiento económico del país. Las fotografías de Quibdó y Buenaventura, en el Pacífico colombiano se presentan, pues, en la edición especial dedicada al 20 de julio, en el número 124 del 1929, y en el número 128 perteneciente el 19 de agosto. En la fotografía de Buenaventura no se hace más referencia que a su nombre, mientras que en la de Quibdó es enfatizada su producción platinífera.

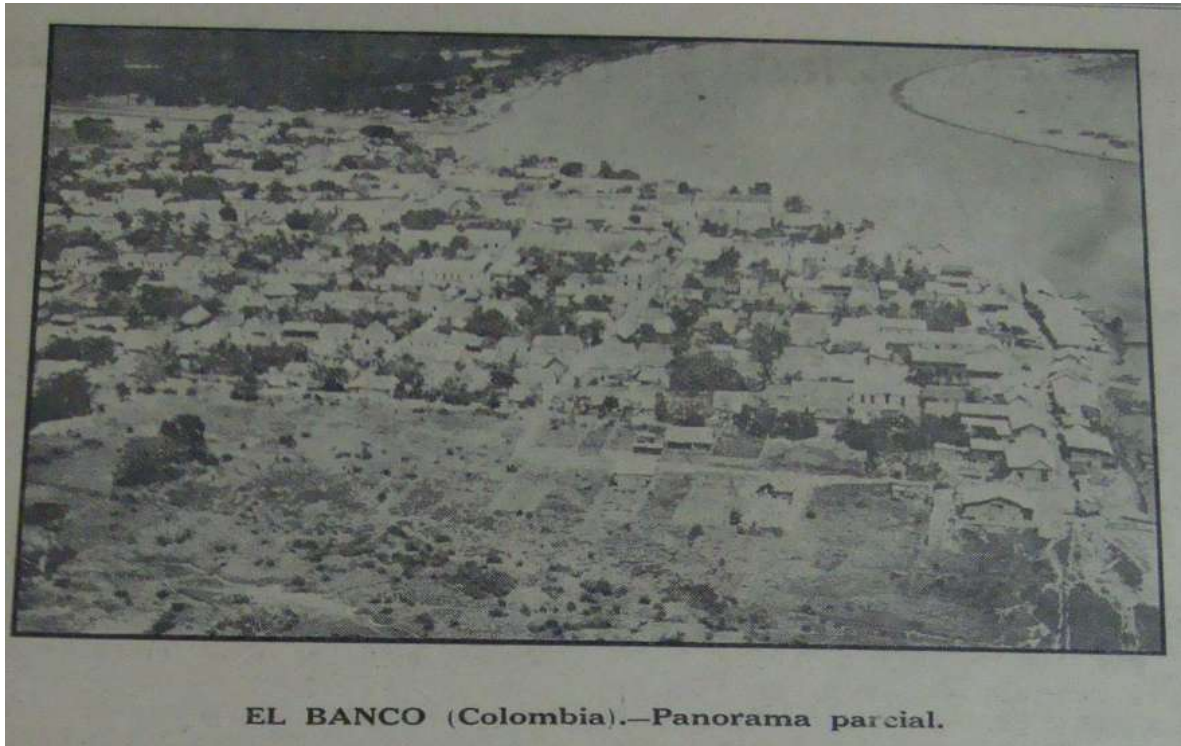
Imagen 122



“Barrancabermeja, vista desde uno de los aviones de la Scadta. A la izquierda, los edificios principales de la Tropical Oil C., y los tanques de petróleo. Al frente el puerto, en la parte más baja. De ahí se desprende la carretera que conduce a las Infantas y demás lugares donde funcionan los perforadores y otras dependencias de la Compañía”.

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 25, diciembre, 1926. Núm. 1. p. 2.

Imagen 123



“EL BANCO (Colombia). – Panorama parcial”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 4, octubre, 1930. Núm. 185. p. 5.

4.2.2. Mensaje denotado.

4.2.2.1. La ciudad emerge junto al río a la vista.

Similar a las fotografías panorámicas, el mensaje denotado de este apartado de imágenes sigue una línea que conduce al observador hacia la contemplación de la expansión urbana, donde aquello que las fotografías aéreas están enfocando es la intervención del hombre sobre la naturaleza. Es posible detallar en las fotos que el punto de interés es el puerto que caracteriza la existencia del municipio, ajustando la visión hacia aquello que se observa que es el establecimiento del trabajo humano junto a la principal arteria fluvial del país.

Por ende, las formas puras de las fotografías se constituyen en el retrato de una parte del cauce del río, la zona portuaria, la zona urbana de la población y el ecosistema que la rodea. En ninguna fotografía aparece el ancho completo del río, el lente de la cámara no tenía capacidad para alcanzar a capturar la población y el ancho en su plenitud. Sin embargo, no parece que sea del interés por parte de los fotógrafos de la SCADTA y la COSADA que aparezca el río entero, en más de una fotografía lo que se promueve es la visualización del progreso de la actividad económica en la zona.

En esa dirección, las características técnicas de la foto se inscriben de la siguiente forma: Las fotografías se hallan dentro del encuadre centrado, instauradas en la horizontalidad que enseña que la fotografía procura cubrir mayores extensiones del entorno geográfico, no sólo intentando captar el objeto principal, sino sus componentes contextuales. En este caso, el encuadre de la fotografía es elaborado a partir del retrato del paisaje que acompaña y sostiene la obra de infraestructura del puerto junto al río.

El punto de interés está constituido por la existencia del puerto, desde su composición se intenta conducir la mirada del lector hacia la infraestructura junto con la actividad económica que ésta desarrolla sobre el río. Por ende, el punto de interés lo conforman el puerto, el río y la urbanización que históricamente se erigió en función de la labor fluvial. Todo lo que rodea el punto de interés, aquello que termina por ser el ecosistema regional, cumple la función de reforzar el mismo punto de interés, y por ello es que los ríos, árboles, montañas, y espacios urbanizados con captados desde la fotografía como marcos que resalten la labor que cumple el puerto.

El cuerpo fotográfico es observado desde el punto de vista del aire, ejecutado bajo el ángulo cenital aéreo, capaz de capturar una visibilidad amplia. Este punto de vista se refuerza con la condición de que las fotografías aéreas, por su función, abarcan el gran plano general que el lente les ofrece.

Imagen 124



“Puerto Wilches, tan traído y tan llevado en nuestra literatura ferrocarrilera durante medio siglo, vive una vida apocada, cohibida en esa húmeda ladera, donde aguarda que los rieles lo desparramen hacia el interior del departamento, dándole relieves de población moderna”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 1, enero, 1927. Núm. 2. p. 5.

Imagen 125



“Puerto Wilches sobre el Magdalena, tiene para Santander importancia primordial y merece ser atendido solícitamente para defenderlo del río y tornarlo lugar digno y cómodo, como eslabón entre el primer río navegable del país y el interior”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 13, abril. 1929. No. 111. p. 13.

Imagen 126



“Fotografía aérea de Puerto Berrio (Antioquia). De allí arranca el ferrocarril a Medellín”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 27, abril, 1929. No. 113. p. 7.

Imagen 127



“Panorama aéreo de Honda”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 2, agosto, 1930. No. 176. p. 13.

4.2.3. Mensaje Connotado.

4.2.3.1. La Sección Científica. Afirmando nuevos ejes económicos en 1920s.

La sección científica dio inicio formalmente a sus funciones el 7 de octubre de 1921. Inmediatamente parte del gremio empresarial extranjero, con actividades en el país, se interesaron en las actividades fotográficas que ofrecía esta división de la SCADTA. La geografía del río Magdalena, con sus caracteres topográficos, al ser el espacio del territorio nacional más propicio para acrecentar la industrialización del país, fue el

escenario capturado por los primeros fotógrafos de la empresa. Atender al mensaje connotado, en este caso, implica prestar atención al trasfondo de la producción de las fotos. Es decir, no ignorar que las imágenes son producto de proyectos empresariales que precisaban de antemano llegar a un conocimiento preciso de la zona del Magdalena para su posterior ejecución.

El primer proyecto fotográfico consistió en un pedido de la empresa alemana Julius Berger Konsortium, contrada por el ministerio de obra públicas en 1920 para mejorar la navegabilidad por el Magdalena. El resultado de este proyecto terminó en el registro de trescientas fotografías del delta del río entre 1921 y 1922³⁰⁰. De forma contigua, la Tropical Oil Company, que estaba en el proceso de construir la refinería en Barrancabermeja, y la Andean National Corporation, que pretendía la construcción del oleoducto desde Barrancabermeja hasta Mamona por el río, solicitaron los servicios de la división científica. Para llevar a cabo ambos proyectos, y buscar la manera de capturar la mayor cantidad de extensión del río, la SCADTA tomó setecientas fotografías del cauce de Magdalena medio y Magdalena bajo³⁰¹.

Si bien es cierto, como lo señala Sven Schuster, que la SCADTA obtuvo una remuneración modesta si se atiende a lo invertido en los proyectos fotográficos sobre el río, los primeros trabajos representaron un avance en el progreso económico del país en la década de 1920³⁰². La principal arteria fluvial del país era descubierta desde el aire como nunca antes, su cauce era palpado en el florecimiento empresarial de la nación. Por ende, al extraer el mensaje connotado de las imágenes, en donde se vinculan los elementos leídos en el nivel denotativo con los valores, normas, convencionalismos y pautas sociales enmarcados en los códigos culturales y simbólicos, se atiende al pensamiento económico progresista que veía en el crecimiento empresarial el ala del progreso colombiano y que fue el que terminó por generar la producción de fotografías sobre el Magdalena.

³⁰⁰ Ibid., p. 35.

³⁰¹ Ibid., p. 39.

³⁰² Ibid., p. 39.

En esa dirección, las fotografías aéreas del río Magdalena conllevan la connotación de ser la expresión audiovisual del crecimiento empresarial, que conllevó un crecimiento urbano, en Colombia a comienzos del siglo XX. Las concesiones obtenidas del gobierno nacional por la tropical Oil Company y la Andean Company, primeros clientes de la sección científica de la SCADTA, para comenzar sus labores en el inicio de la década de 1920, coincidieron con un proceso de apertura económica en el país por parte de los gobiernos conservadores de la época, que tuvieron el propósito de conectar la economía nacional con el comercio mundial. El auge de la exportación de productos agrícolas como el café, principalmente, sumado a la indemnización de 25 millones de dólares por parte de Estados Unidos a causa de la separación de Panamá y la llegada de la misión Kemmerer en 1922, encargada de llevar a cabo una reestructuración de las instituciones económicas y financieras del país, contribuyeron al acceso de créditos por parte de bancos internacionales. Así, una gran cantidad de personas y compañías provenientes de países como Estados Unidos, el Reino Unido y Alemania arribaron al país con el fin de invertir en diversas áreas como la agricultura y la minería.

Las fotografías, por lo tanto, refuerzan las construcciones sociales de la época, que por medio de la representación de la refinería de la Tropical Oil Company y de las poblaciones municipales aledañas al río terminan por plasmar visualmente las consecuencias de expandir la economía nacional en la zona del Magdalena. El crecimiento urbano, en este caso, era visto como sinónimo de florecimiento económico, lo cual lleva a que en las fotos se refuerce el entramado urbano de los municipios y ciudades portuarias bajo la categoría simbólica que lleva a considerar la explotación del cauce del río para alcanzar los réditos financieros. Por lo tanto, el cauce del río se convierte en foco del desarrollo de la civilización

Los lectores de Tierra Nativa visualizaron en las fotografías la simbiosis entre el medio físico y el funcionamiento de la ciudades y municipios, donde se hallan involucrados la morfología y los metabolismos tanto de la ciudad como del cuerpo de agua. Es decir, los municipios portuarios en las fotos son la materialización del emplazamiento civilizatorio junto al Magdalena, ambos conviviendo en la muestra de los beneficios que se ofrecen mutuamente.

En mérito de lo anterior, el mensaje connotado de este apartado fotográfico cumple el papel de agrupar la tendencia nacional que en ese momento apuntaba hacia el progreso de la nación por medio del crecimiento económico. Barrancabermeja, Puerto Wilches, Honda, Puerto Berrío y El Banco, todos retratados en Tierra Nativa, fueron asentamientos construidos y fundados a partir del extractivismo en la actividad fluvial, y aparecieron en Tierra Nativa demostrando que el río Magdalena, como se concibió desde el inicio del periodo republicano, era el mecanismo natural más rentable para acelerar flujo monetario del país.

La distinguida y alta clase compuesta por familias involucradas en la esfera comercial local, por ende, utilizó las fotografías aéreas para retratarse como el ente impulsador de un nuevo repunte del modelo económico fluvial. Las ciudades aledañas al río simbolizan la vida que brota y se mantiene por los modelos de conducta que construyen alrededor del cauce de las aguas, Tierra Nativa se encarga de mostrar al lector que allí también hay prosperidad materializada en el crecimiento de las ciudades en las que se erigen igualmente viviendas, parques, comercio y hay un flujo agitado de habitantes.

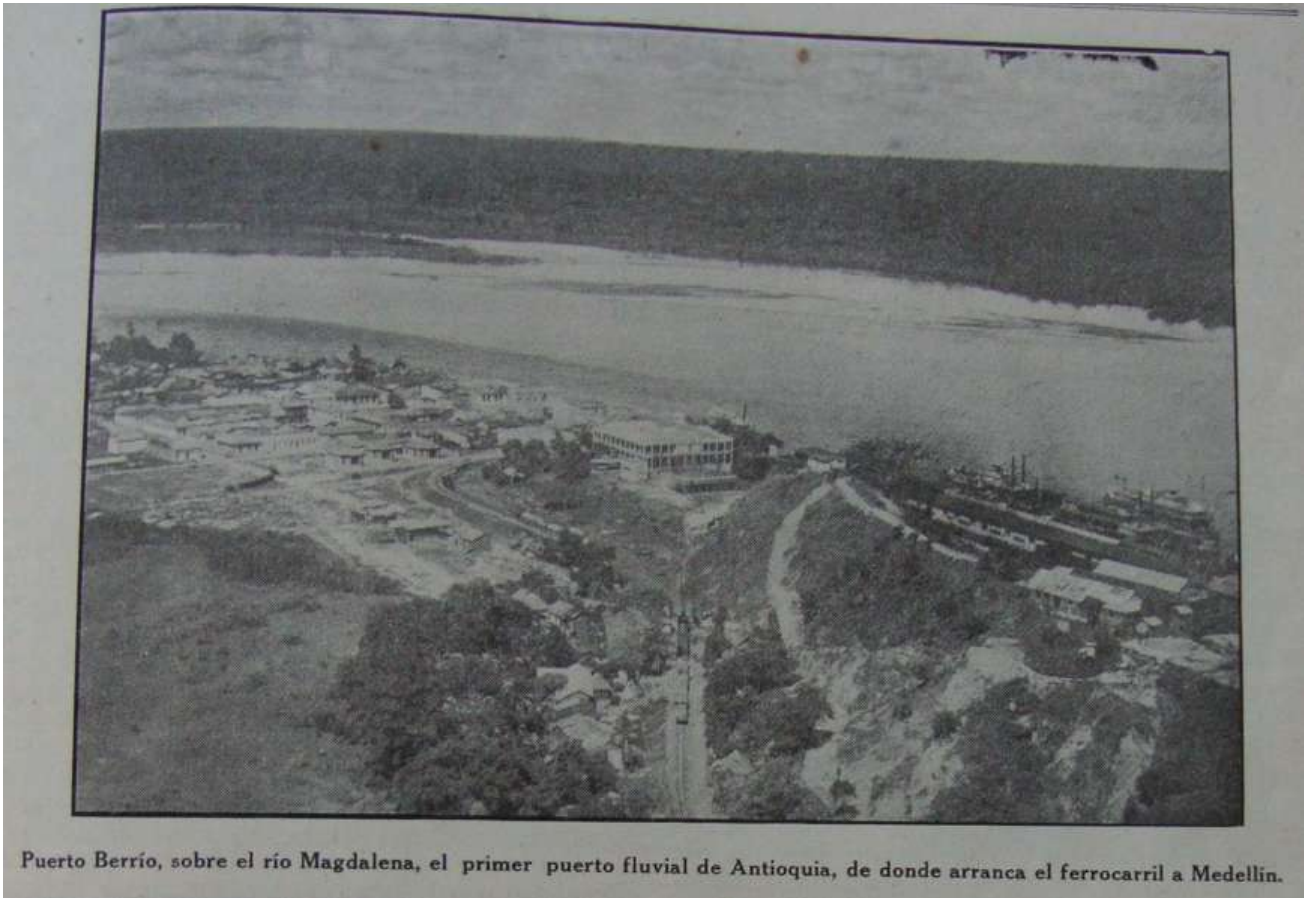
Imagen 128



“Girardot, el más importante puerto de Cundinamarca, sirve de comunicación, en el Alto Magdalena, entre el Oriente y el Occidente de Colombia”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 20, julio, 1929. No. 124. p. 19.

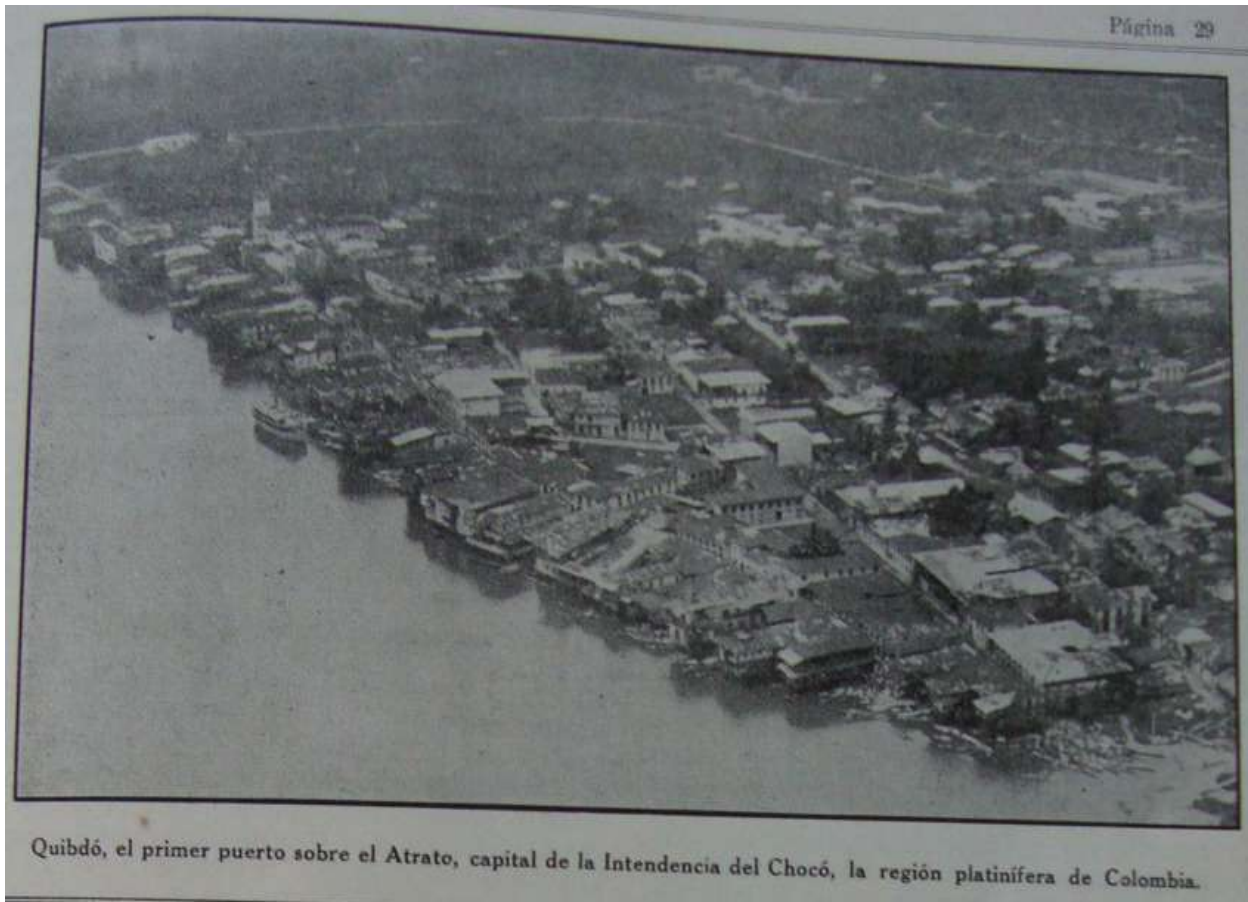
Imagen 129



“Puerto Berrío, sobre el río Magdalena, el primer puerto fluvial de Antioquia, de donde arranca el ferrocarril a Medellín”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 20, julio, 1929. No. 124. p. 21.

Imagen 130



“Quibdó, el primer puerto sobre el Atrato, capital de la Intendencia del Chocó, la región platinífera de Colombia”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 20, julio, 1929. No. 124. p. 29.

Imagen 131



“Buenaventura. – Colombia”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 17, agosto, 1929. No. 128. p. 5.

4.2.3.2. Narrativas de poder y dominio sobre el espacio.

El suelo, la primera sustancia material del espacio, es observado en la economía moderna bajo el lente de la “utilidad total” y de la “relación de cambio” en función del análisis sobre la dialéctica constituida entre el valor de uso y el valor de cambio en la producción y circulación de mercancía. Ésta última es la expresión de las tramas humanas que se han entrelazado sobre el espacio, comprende “todo aquello que está sucediendo en la relación social en la que es producida y consumida”³⁰³.

El suelo, asegura David Harvey, junto con las mejores realizadas en él, se articula en la óptica capitalista moderna como mercancía. Su particularidad reside en ser un bien material con la imposibilidad de trasladarse de un lugar a otro, volviéndose

³⁰³ HARVEY, David. Urbanismo y desigualdad social. Madrid: Siglo XXI Editores, 1977. p. 162.

imprescindible para los seres humanos cuya existencia de vida transcurre en coordenadas socioespaciales. Conlleva, también, una valorización que deviene de las necesidades y exigencias sociales entrelazadas entre “idiosincrasias personales, hábitos culturales y estilos de vida”³⁰⁴ adheridas a la esfera de producción de un lugar.

Grupos sociales hegemónicos que pretendan abordar los sistemas y conglomerados urbanos son provistos de “contener y armonizar las medidas destinadas a cambiar la forma espacial de la ciudad”³⁰⁵, valiéndose de herramientas apuntadas hacia influir sobre los procesos sociales desarrollados sobre el sistema de construcción urbana. David Harvey consciente que las élites políticas y económicas utilizan los medios de observación territorial con miras a intervenir sobre “estructuras y actividades sociales que unen a unas personas con otras, a las organizaciones con la gente, a las oportunidades de empleo con los empleados, a los beneficiarios de la asistencia social con los servicios correspondientes”³⁰⁶, proveyéndose de una posición que permite la planificación territorial, es decir, con la capacidad de someter a su juicio y disposición los “planes anunciados que seguro influirán sobre el curso de los acontecimientos (aunque no siempre en la dirección determinada)”³⁰⁷.

Harvey, entonces, se acerca a Lefebvre al concebir el espacio como un resultado de estrategias instituidas por la élite capitalista en concesión con el Estado, que posee una capacidad de reproducir espacios para la acumulación de capital. La particularidad del espacio se funda en prácticas que avanzan en corriente al flujo de interacciones físicas y materiales acaecidas en el entorno urbano construido para la producción y distribución del mercado. Para Harvey, el primer producto que el sistema económico produce es el del *espacio*, no una infraestructura o producto material, pues, afirma que de la inmediatez de la existencia de la sociedad surge su espacio junto con la legitimación de un estándar moral.

³⁰⁴ Ibid., p. 166.

³⁰⁵ Ibid., p. 46.

³⁰⁶ Ibid., p. 46.

³⁰⁷ Ibid., p. 47.

El concepto de espacio planteado por Harvey se deslinda del concepto de espacio geográfico al asumir que éste no es un escenario natural al ser un producto social del modo de producción, cuyo estudio y análisis es posible a partir de una geohistoria que implica el conocimiento de los procesos involucrados en su producción. Como propiedad privada o como territorio dominado, el espacio confiere autoridad casi exclusiva sobre su “dueño” que se cree portador de una concepción absoluta de las propiedades y atributos del lugar.

Las fotografías aéreas constituyen un recurso imprescindible en la visualización de cualquier proceso evolutivo de transformación urbana o de transformación del ecosistema en el territorio, secundando el análisis de las dinámicas socioeconómicas que dan cuenta de la intervención humana sobre el medio ambiente, permitiendo realizar ejercicios como visualizar las alteraciones, limitar las áreas de afectación, incidir en sus procesos generadores y evaluar la evolución de las transformaciones diacrónicas, ayudando a detectar la tendencia de los cambios urbanos, económicos, sociales, culturales, políticos, paralelo a una valoración crítica de las modificaciones espaciales y de los agentes que participan en ellas.

Tener acceso a la posibilidad de visualizar el suelo abre la puerta a considerar las posibles transformaciones que sobre éste pueden llegar a concretarse, siendo esto una implantación de criterio económico. Sobre estas posibilidades se inscribe una narrativa de poder y de control, sustentada en la capacidad de una clase social dominante que controla los medios que permiten el acceso a vistas aéreas. Más allá de los parámetros estéticos de las fotografías, las imágenes aéreas demuestran la capacidad de un grupo de individuos para observar el espacio y pensar en transformarlo, considerando procesos económicos, políticos y de urbanismo.

Es necesario tener acceso al espacio para poder ejercer sobre él el control que propicie su transformación económica, y la dirigencia económica de Bucaramanga era consciente de que, a pesar de los progresos de la aviación, eran limitadas las posibilidades de acceder a los municipios donde la infraestructura vial aún no hacía presencia. No dejaron de hacer notar a los lectores y al gobierno que los ferrocarriles y

carreteras eran la solución para vincular a estos centros urbanos al país, facilitando la oportunidad de integrarlos al modelo económico nacional y regional.

Integrar es, en este caso, una vía para alcanzar el control del espacio. Solo acercando estas zonas, es posible intervenir sobre ellas y administrar su esfera socioeconómica. Es una acción que conlleva una doble dirección, hacia un lado busca aprovechar los réditos monetarios que la economía de estos municipios ofrece por su condición de urbes fluviales, y, hacia otro lado, es la oportunidad de tener una visión plena sobre zonas en las que el Estado aún no podía tener acceso completo. Eran, por eso, municipios que ofrecían la oportunidad de un escenario para la inversión de capitales, inversiones que alzarán el estándar de la economía fluvial de Santander, primeramente, y de Colombia.

Para ello, fue necesario levantar una línea de narrativa visual que abogara por la inversión de capitales y de nuevas formas de generar alzas económicas, poniendo como punto de interés en las imágenes el espectro de una sociedad provista de condiciones para la intervención capitalista burguesa. Así, las ciudades y municipios de las fotografías aéreas de Tierra Nativa siguen la tendencia de hacer visible unas urbes ricas en su ecosistema, pero urgidas por la construcción de carreteras que posibilitaran un acercamiento al dominio de las élites residentes en Santander.

Esta narrativa visual de la panorámica es enlistada dentro de los recursos que cooperan en instruir y civilizar, es decir, implantar una idea. Esta idea sugiere a los lectores observar el espacio y atribuirle percepciones político-económicas que conllevan a prácticas y comportamientos alrededor del sistema económico. Para los empresarios de Santander era valioso utilizar Tierra Nativa porque las vistas aéreas imponían una lectura del espacio inclinada hacia valorizar el río Magdalena como potencial recurso de prosperidad monetaria. Así, desde los medios se emitió un discurso que promoviera una visión de economía de mercado y de explotación fluvial sobre las urbes adyacentes al río.

La fotografía panorámica ayudó a que las urbes, sus puertos y algunos vistazos del río, brindaran visos del estado de la tierra, informando, a modo de propaganda, que era

viable invertir en infraestructura vial y en mercados fluviales, lo que terminaría por acercar estas zonas olvidadas a los mercados del centro y suroccidente del país, como lo señala en la fotografía de Puerto Wilches que ha tenido una “vida apocada, cohibido en esa húmeda ladera”.

La ciudad, su entramado urbano, no ocupa un papel secundario en la narrativa visual de las vistas aéreas sobre el río. El discurso de poder y control de la burguesía promueve que el crecimiento sustancial de los municipios está en relación a sus actividades económicas, estableciendo un vínculo proporcional de crecimiento, pero también de existencia, lo que significa que Barrancabermeja, Honda, Puerto Berrío, El Banco, son ciudades que se erigieron y que con el tiempo se mantuvieron en pie a raíz de la actividad humana sobre el río. Por ende, se plantea una visión económica de explotación sobre el Magdalena a fin de que las urbes con puerto fluviales crezcan y, para el momento de la década de 1920, salgan de su atraso.

Así, teniendo en cuenta lo anterior, el ente capitalista articuló su percepción económica sobre el río Magdalena con el crecimiento urbano y modernizador, en donde era necesaria la presencia de una clase inversora sobre el escenario fluvial a cambio de obtener transformación urbana sustentable. Por ende, en este caso, el control del espacio por medio de fotografías aéreas tenía su finalidad en el dominio de la esfera económica propiciada por el río, utilizando para ello un discurso visual que implantara una idea sobre la modernidad de las urbes fluviales.

En mérito de lo anterior, la fotografía aérea aparece, entonces, a disposición de aquellos individuos interesados en la elaboración de documentos de planeamiento y ordenación territorial con fines de acceso y acaparamiento del mercado. Es una herramienta que ayuda a realizar reconstrucciones del paisaje tanto natural como urbano. Su aporte se extiende hacia el reconocimiento de tramas diferenciadas, la altura de las edificaciones, el tamaño y forma de las parcelas, la disposición del viario o los límites urbanos.

Imagen 132



“El Magdalena, nuestra arteria fluvial, que ha dado vida al país durante varias centurias, se despereza a través de las selvas y de sus bajos. A sus orillas y de trecho en trecho los héroes anónimos han alzado sus ranchos, donde llevan una vida expuesta a toda la fosquedad selvática, y donde han sido un elemento inapreciable para el ascenso de la civilización por las aguas del gran río. La fotografía muestra un lugar cerca de Pigenio”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 25, diciembre, 1926. Núm. 1. p. 10.

4.3. Vistas aéreas de las urbes. La ciudad grande e intermedia y su expansión.

Como se hizo hincapié en la introducción y en el primer capítulo, Bucaramanga, junto con las demás ciudades intermedias y grandes de Colombia y de Latinoamérica, participó en los finales del siglo XIX y los inicios del siglo XX del proceso modernizador de la estética urbana. En el caso colombiano, la *prosperidad al debe* representó el incremento de las inversiones dedicadas a la infraestructura urbana, provocando una

ruptura con la estética y el gusto colonial con el fin de establecer una imagen moderna de las urbes.

Los grupos empresariales de inmobiliaria surgieron en estos años, elaborando proyectos urbanizadores que ofrecían a la población más próspera de la ciudad la oportunidad de hacer parte de nuevos, suntuosos y modernos barrios, como en el caso en Bucaramanga de la compañía urbanizadora de Bucaramanga. Junto a la vivienda, la arquitectura estatal, empresarial y aquella enfocada hacia el ocio y el entretenimiento, como los parques y alamedas, fueron restaurados o construidos desde cero, renovando la imagen de la ciudad.

El factor migratorio del campo a la ciudad bajo la búsqueda de nuevos y más rentables proyectos laborales acrecentó en número la demografía de Bucaramanga, lo que hizo inevitable que la ciudad se expandiera en su entramado urbano, cobrando extensiones impensables para unos años atrás. Se inauguraron, de esa forma, nuevos sectores y espacios urbanos con una población que recién se hacía citadina y entraba en la dinámica de la urbe moderna.

En este punto, conocer la ciudad para sus gobernantes requería labores de más profesionales, adecuados para continuar con la edificación de la moderna metrópoli. A raíz de ello, el trabajo de la SCADTA y la COSADA cobró valor para la comunidad de Tierra Nativa que anunció, en su número 3 publicado el 8 de enero de 1927, en un artículo dedicado a la Sección Científica de la SCADTA, la utilidad de fotografía aérea de la ciudad, específicamente Bucaramanga, de esta forma: “Si gobernar es poblar, colonizar y sembrar, es decir, sacar de su estado de primitividad los territorios que se hallan bajo un sistema de gobierno, lo primero que es necesario hacer es conocer las zonas sobre las que se va a desarrollar el proceso de ideación del trabajo”³⁰⁸.

En favor de lo mencionado anteriormente, se le atribuyó a la sección científica de la SCADTA la cualidad de ser la única herramienta que “puede mostrar los misteriosos territorios vírgenes antes de ser hollados”³⁰⁹, con la capacidad de hacer “fotografías

³⁰⁸ OLANO, Ricardo. La Sección Científica de la scadta. En: Tierra Nativa. 8, enero, 1927. No. 3. p. 10.

³⁰⁹ Ibid., p. 10.

sucesivas o planos mosaicos”³¹⁰ de la ciudad. Consciente de esto, Tierra Nativa aprovechó las fotografías aéreas de las urbes para hacer énfasis en la visualización de los ejes de modernidad que, en ese momento, comenzaron a acompañar la ciudad.

Imagen 133



“Fotoaérea de Cartagena, tomada desde uno de los aviones de la Scadta”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 17, agosto, 1929. No. 128. p. 3.

³¹⁰ Ibid., p. 10.

Imagen 134



“Vista aérea de Cartagena”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 14, junio, 1930. No. 169. p. 9.

4.3.1. Mensaje Lingüístico.

4.3.1.1. Bucaramanga convertida en ciudad moderna.

En primer lugar, el apartado verbal de Tierra Nativa está dirigido hacia la toponimia de la ciudad. Las urbes retratadas y expuestas en Tierra Nativa corresponden a Bucaramanga, Bogotá, Barranquilla y Cartagena, aquellas ciudades cuyo proceder urbanístico en los años de 1920 no se alejó del discurso nacional modernizador. En ninguna de sus ediciones Tierra Nativa hizo pública una fotografía aérea que no hiciera parte del grupo de imágenes de ciudades intermedias o grandes del país, o sea, ciudades pequeñas de urbanización de crecimiento más lento.

Igualmente, el mensaje lingüístico en estas imágenes es destinado al énfasis en el proceder de la fotografía, sus autores y el medio para obtenerlas. De ese modo, desde

el mensaje lingüístico se anima al lector a ser consciente de que aquello que está observando corresponde al lente de una cámara ubicada en los aires. Esta reiteración de la autoría de la foto ocurre únicamente en este apartado fotográfico de vistas aéreas, haciendo que la SCADTA y la COSADA destaquen como asiduos colaboradores más que los demás fotógrafos que cooperaron con la revista.

Por último, y aunque en menor medida, es menester resaltar que el mensaje lingüístico procuró resaltar el aspecto estético de la ciudad fotografiada. Si bien es cierto que sólo ocurre en el caso de las fotos de Barranquilla, se reitera en dos ocasiones la palabra “bellísimo” para describir la visión de la urbe. La razón de ello se debe a que en ambas fotos aparece el barrio El Prado, el cual Tierra Nativa menciona reiteradamente en sus ediciones y que cataloga de “barrio moderno”.

Se buscó a través de este mensaje relacionar la visualidad con el nombre de la ciudad. Esta tarea conllevó un ejercicio de representación de la urbe a fin de que el lector, desde un vistazo, llegara a identificar los puntos particulares del entramado urbano de las ciudades y relacionara la expansión de la urbe con el nombre de las ciudades más prosperas. Estas fotografías aéreas son, por ende, una confirmación de la prosperidad que atravesaban desde el siglo pasado un alto asentamiento burgués en el país, se acercaba al lector una construcción de espacio aérea que provocó otro efecto visual de la modernización.

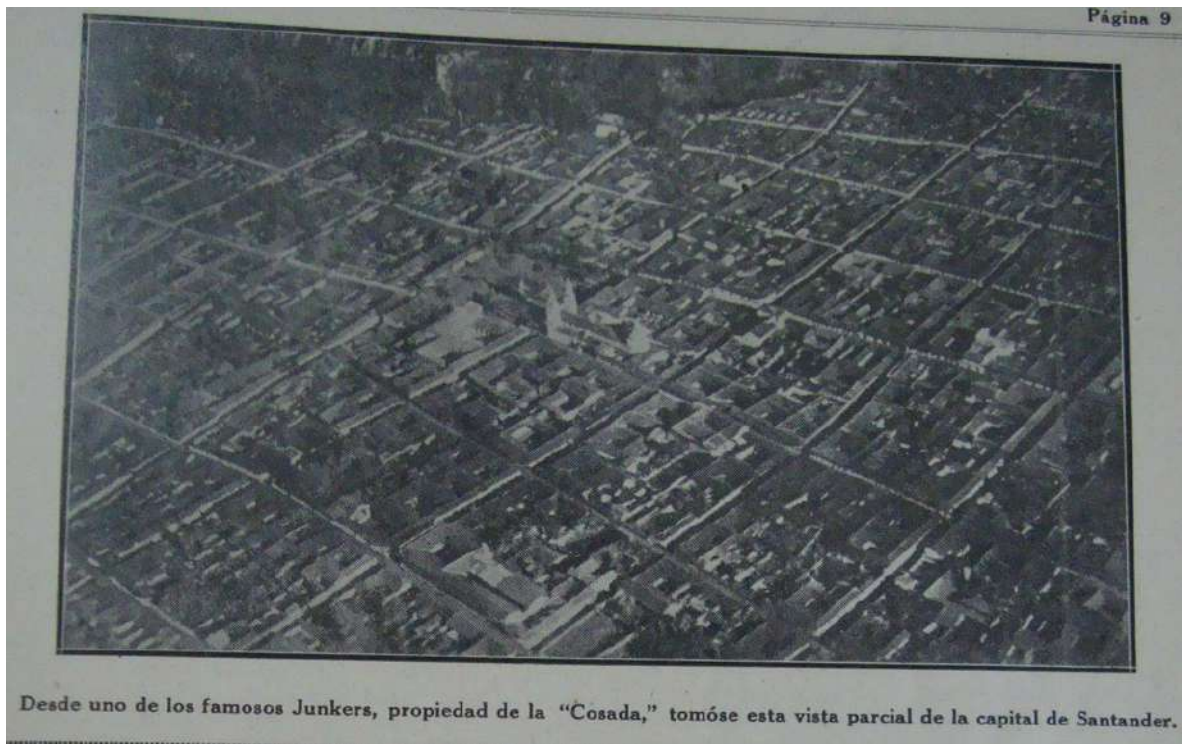
A pesar de que fuera una fotografía aérea, la imagen no alcanza a cubrir todos los límites de la ciudad, brindando la sensación óptica de una urbanización en magnitudes sobresalientes, de diferente escala comparada con los municipios portuarios. Así, se construye una representación de espacio que pretende instalar a la ciudad colombiana próspera como un órgano urbano de extensiones casi incalculables.

El mensaje lingüístico, para este caso, es una vinculación con el reconocimiento de una ciudad que sigue cursos económicos de niveles mayores a los municipios adyacentes al Magdalena y los municipios retratados en panorámicas. Las ciudades mencionadas corresponden al resultado de un proceso de generación de renta que venía desde

finales del siglo XIX recibiendo inversiones privadas cada vez mayores. Estas ciudades estaban en otra posición a comparación con las ciudades pequeñas y los municipios, su crecimiento ya demostraba un periodo de inversiones provenientes de ciudadanos con aspiraciones burguesas.

Por lo tanto, es fundamentado una imagen de Bucaramanga junto a metrópolis como Bogotá y a ciudades de alta riqueza como Barranquilla y Cartagena. La ciudad planteada por la visión del distinguido e intelectual ciudadano de Tierra Nativa era propuesta como un espacio de procesos socioeconómicos similares a otros del país en donde el crecimiento urbano exponía a la vista de todos el capital invertido y la riqueza creada. Al igual que Bogotá, Bucaramanga también había alcanzado un nivel de crecimiento notable, y sobre la fisonomía de la ciudad se notaba la incidencia del mercado nacional.

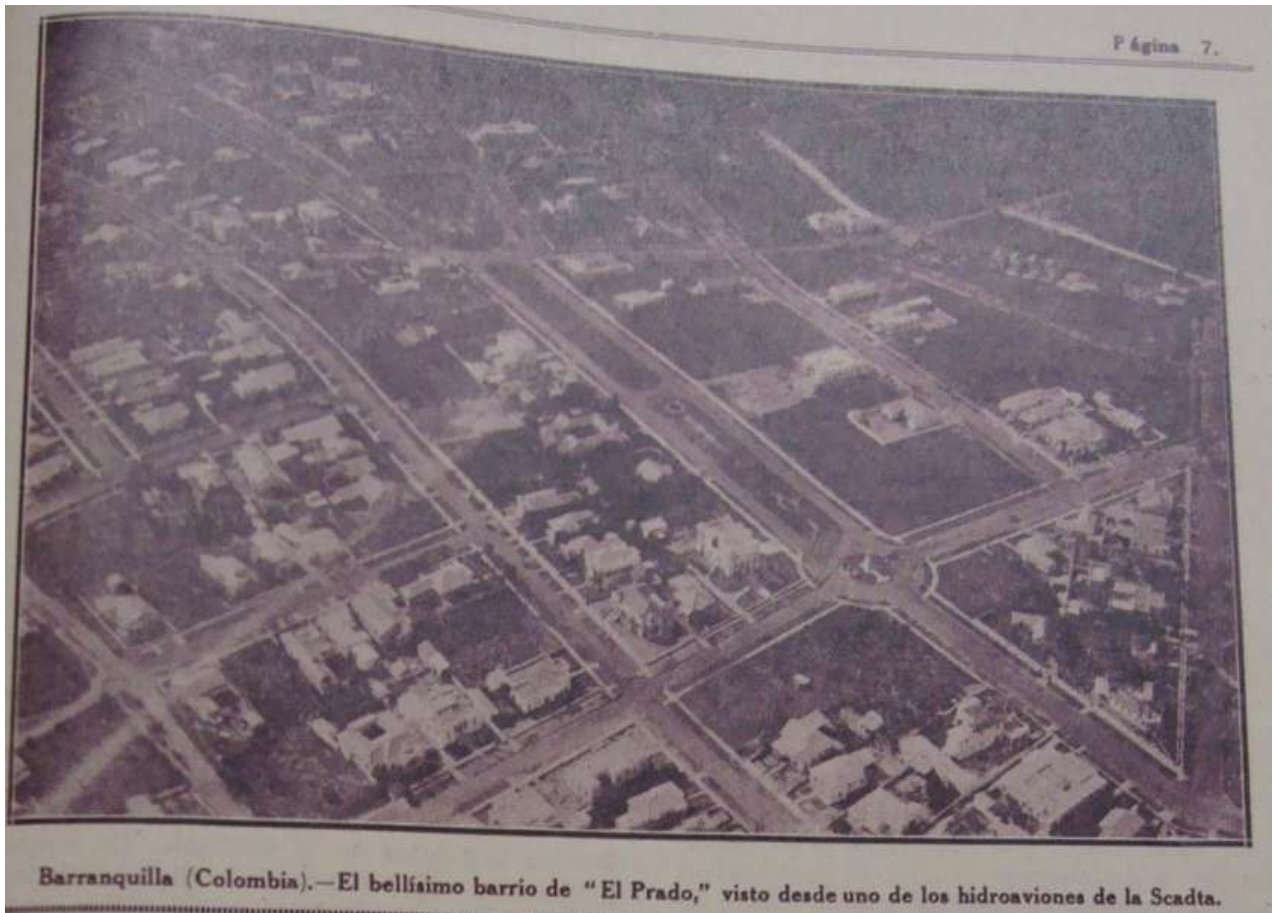
Imagen 135



“Desde uno de los famosos Junkers, propiedad de la Cosada, tomóse esta vista parcial de la capital de Santander”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 22, septiembre, 1928. No. 86. p. 9.

Imagen 136



“Barranquilla (Colombia). – El bellissimo barrio de “El Prado”, visto desde uno de los hidroaviones de la Scadta”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 18, mayo, 1929. No. 116. p. 7.

Imagen 137



“Vista aérea de Barranquilla, tomada por la Scadta”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 21, diciembre, 1929. No. 146. p. 11.

4.3.2. Mensaje denotado.

4.3.2.1. Urbe moderna, urbe en expansión.

Al fijar el carácter cualitativo que constituyen las visualizaciones aéreas de las ciudades, es posible observar que la fotografía aérea de Tierra Nativa en este apartado de imágenes conlleva, a modo *per se*, la representación de la ciudad, ya sea parcial, como Cartagena o Barranquilla, o en toda su extensión, como Bogotá y Bucaramanga. El entramado urbano que aparece en estas fotos no es producto del azar si se observan los elementos en común que logran reunir todas las vistas aéreas que capturó la sección científica. La sección científica, cada vez que intentó tomar una fotografía aérea de alguna ciudad, procuró que aquello que fuera visible de las urbes consistiera en las zonas que la arquitectura republicana se estaba implantando.

Por ello, lo observable en las fotos son los elementos arquitectónicos y urbanos que conforman la extensión de la urbe fotografiada. De esa forma, en cuanto a Bucaramanga, las fotos corresponden a la actual zona histórica de la ciudad, aquella que fue edificada a inicios del siglo XX y que articula la iglesia de la sagrada familia, el parque Santander, el club del comercio, y los barrios. En las fotos de Bogotá, la ciudad visible en las fotos es conformada por la zona histórica que articula el capitolio nacional, la plaza de Bolívar, y los barrios de. Barranquilla, por su parte, es captada desde los aires enfocando la zona moderna de. Y, por último, Cartagena en la parcialidad de su vista aérea hace visibles las zonas de.

En cuanto al montaje técnico de las fotos, éstas se hallan construidas de la siguiente manera: El encuadre es a modo completo, priorizando la vista tanto de forma horizontal como vertical; el punto de interés o enfoque lo constituye el efecto visual de un extenso entramado urbano de la ciudad, sobre el cual se resaltan, como se mencionó anteriormente, los numerosos nacientes elementos arquitectónicos modernos de la ciudad que la convierten en una metrópoli de los comienzos del siglo XXI. El ángulo de las fotografías corresponde a una mirada cenital, el lente la cámara en su totalidad hacia abajo, produciendo un efecto de observación en inclinación sobre el punto de interés. Por demás, las ciudades fueron captadas a partir de planos generales a fin de obtener una completa visualización.

Imagen 138



“Bucaramanga vista desde un avión”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 22, enero, 1927. No. 5. p. 7.

Imagen 139



“Vista aérea de Bucaramanga, tomada por la Scadta”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 28, diciembre, 1929. No. 147. p. 27.

4.3.3. Mensaje connotado

4.3.3.1. La vista aérea como expresión de la expansión de la ciudad moderna.

En las primeras décadas del siglo XX el crecimiento de la ciudad era el indicador que permitía trazar la diferencia entre lo moderno y lo colonial. Una urbe contemporánea de la década de 1920 lograba su alta categoría de avanza en la medida que se consolidara la inversión de su infraestructura, extendiendo el perímetro urbano hacia espacios nuevos que brindaron a las ciudades de dimensiones agigantadas a la vista humana. La prosperidad económica de la década de 1920 era observable en la fisonomía de la

ciudad, toda la amplitud y la achura de la urbe convenció a los lectores de Tierra Nativa del crecimiento empresarial, político y social que articulaban las ciudades colombianas.

Observar el crecimiento urbano implicó sopesar el grado de modernidad que contenía una ciudad. De ahí que el material fotográfico aéreo de Tierra Nativa sea considerado una representación visual de la modernidad implantándose en Colombia, con sus nacientes figuras arquitectónicas que adjudicaban a la ciudad una nueva imagen: edificios empresariales y de gobierno, viviendas, parques, iglesias, y carreteras y vías de transporte. Así, en estas fotos el lector visualizaba, de forma agrupada, el cúmulo de elementos que configuraban y daban vida a la urbe moderna.

En mérito de lo anterior, el mensaje connotado continúa con la representación del mensaje lingüístico, pues, en estas fotografías se está señalando las consecuencias de la prosperidad económica, recogiendo la tendencia a demostrar los escenarios que resultan de abrir las poblaciones hacia nuevos ámbitos comerciales que repercutían en la forma de vida de los ciudadanos. Con el entorno inmediato mudando, el modelo colonial se consolidó como lo pequeño, mezquino y precario que alimentaba el desempleo y la pobreza. Por ello, Bucaramanga, Bogotá, Barranquilla, Cartagena, no son dimensionadas en las fotografías más que como ciudades grandes, contemporáneas a su época.

De la vista aérea de la ciudad no pasaba por alto la transformación que ésta había tenido, acentuando en el lector-observador nuevas disposiciones en su rol de ciudadano. El comportamiento “burgués” de este momento requería ir de acorde según la ciudad fuera inaugurando nuevos espacios, adaptándose a lo variedad de elementos que conformaban el entramado urbano. De esa forma, de la lectura que se hacía en la vista de las fotos aéreas el ciudadano adquirió nuevas conductas de acorde a la extensa esfera urbana que se amoldaba sobre el espacio local, ajustando al individuo a la modernidad materializada en la bastedad de la infraestructura y la arquitectura.

La ciudad moderna resulta ser, por su aparición a finales del siglo XIX como expresión de la prosperidad burguesa, un espacio de extensos parámetros urbanos cuyos límites

tienden a sobrepasar las medidas tradicionales. La fotografía aérea permite agrupar a la vista del lector todos los elementos de esta urbanidad moderna, como los espacios que cubre la propagación arquitectónica de principios del siglo XX representados en la expresión de la edificación republicana. Por ende, la vista aérea del lente termina por jerarquizar las urbes, las sube de categoría haciendo que visualmente estén alejadas de la estética de una gran aldea con visos de colonialidad, y las acerca hacia la visión de un territorio con resultados materiales de la inversión económica innovadora.

En la sociedad de alta alcurnia de Bucaramanga se optó por vivir de acorde a la prosperidad económica que afrontaba la ciudad. De ahí que las fotos aéreas que exponían parques, teatros, plazas, empresas, permitan al lector-ciudadano afrontar la urbe bajo una conducta cercana a lo que la contemporaneidad económica y social lo exigían. El mensaje connotado es, por tanto, la prosperidad de la ciudad a la que el ciudadano colombiano de principios del siglo XX tuvo que adaptarse, conviviendo sobre la moderna fisonomía de la ciudad.

Imagen 140



“Bogotá (Colombia). – Fotografía aérea de la Scadta. Al fondo, los cerros de Monserrate y Guadalupe”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 28, diciembre, 1929. Núm. 147. p. 25.

4.3.3.2. La planificación urbana “desde arriba”.

La fotografía aérea, como se ha visto en el desarrollo del presente capítulo, concurre en la historia de Colombia como una extensión por implementar la aviación en el país. Desde la fundación de la SCADTA se convirtió en el recurso indispensable para la observación territorial, y en muy especial manera para visualizar la dinámicas urbanas y periurbanas, allegando las posibilidades por “observar las alteraciones, limitar las áreas de afectación, incidir en sus procesos generadores y evaluar el ritmo de evoluciones de las transformaciones diacrónicas”, lo que propicia un escenario que fortalece el detectar la tendencia de las transformaciones urbanas y elaborar modelos de desarrollo arquitectónico.

De ese modo, la aparición de la fotografía aérea en Bucaramanga obedece con el ascenso del comerciante y del empresario a fines de la década de 1920 y que desde

principios acentuó su posición sobre una ciudad cuya forma urbana residía en un parvo espacio que distribuía su urbanización en no más de treinta barrios. Los límites de la ciudad cursaban sobre un “abanico fluvial” que resguardaba la ciudad con los cursos de agua como la quebrada Seca al norte y Rosita al sur. La ciudad se encontraba rodeada por terrenos sin adscripción urbana, como baldíos que pertenecían a familias terratenientes y que los ciudadanos denominaron *llanos*, “como el de don David por el oriente, que corre en sentido norte-sur; el de don Andrés al norte de la quebrada Seca, hasta la quinta de Larsen y, el de los Ordoñez en el que se construiría el aeropuerto Gómez Niño, área en la que hoy se encuentra la Ciudadela Real de Minas”³¹¹. Al occidente de la ciudad, en cambio, se caracterizó una zona de carcamiento profundo en sentido norte-sur que se ubica como un borde que suspende el crecimiento urbano de este sector.

Rueda Gómez y Álvarez afirman que la Guerra de los Mil Días fue un condicionante económico en este comienzo de siglo para Bucaramanga, económicamente las zonas cafeteras menguaron su exportación hacia la provincia de Soto, y socialmente los ciudadanos adquirieron conductas coercidas por la inseguridad. La ciudad abordó esta primera década con el sostén económica que brindaba la producción cafetera y la artesanía, con aproximadamente 13.000 habitantes y en crisis a causa del periodo de un periodo agudizado por la violencia.

A partir de 1906, y hasta la segunda década del siglo XX, el café conservó su posición como el primer producto de apertura económica para la ciudad. Sin embargo, desde 1902 que de las vegas de Girón y Suratá el cultivo de hoja de tabaco se extendía a otras zonas. Y a ello se sumó la actividad artesanal de fabricar sombreros de paja, superando anualmente las 100.000 unidades. Así, pues, Bucaramanga supo para 1916 doblar el número de exportaciones al de importaciones. Creció, de esa manera, la ciudad, y en mayor intensidad cuando llegó en 1914 desde Cartagena la Compañía Colombiana de la Mutualidad a la cual se adhirieron inversores locales, se valorizaron

³¹¹ RUEDA GÓMEZ, Néstor & ÁLVAREZ FUENTES, Jaime. Historia Urbana de Bucaramanga. 1900 – 1930. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2001. p. 127.

extensiones de tierra hacia el llano de don David, cuya ubicación resultó relevante por su clima y al ser salida hacia los municipios de Floridablanca y Girón.

Al llegar la década de 1920 el fin de la Primera Guerra Mundial significó un repunté en la economía cafetera. Se registraban en la ciudad 41 casas comerciales, 40 talleres de carpintería, 36 de sastrería, 18 de tipografía, 16 de zapatería y 5 de mecánica, y la cantidad de barrios iba en incremento, llegando hasta 35. La élite empresarial ascendió económicamente y lo demostró en la fisonomía urbana, inaugurándose el Club del Comercio, el Tenis Club, la Sociedad Jurídica de Santander, el Centro de Historia de Santander, el Club Campestre, la Sociedad Médica y el Comité de Cultura Física³¹².

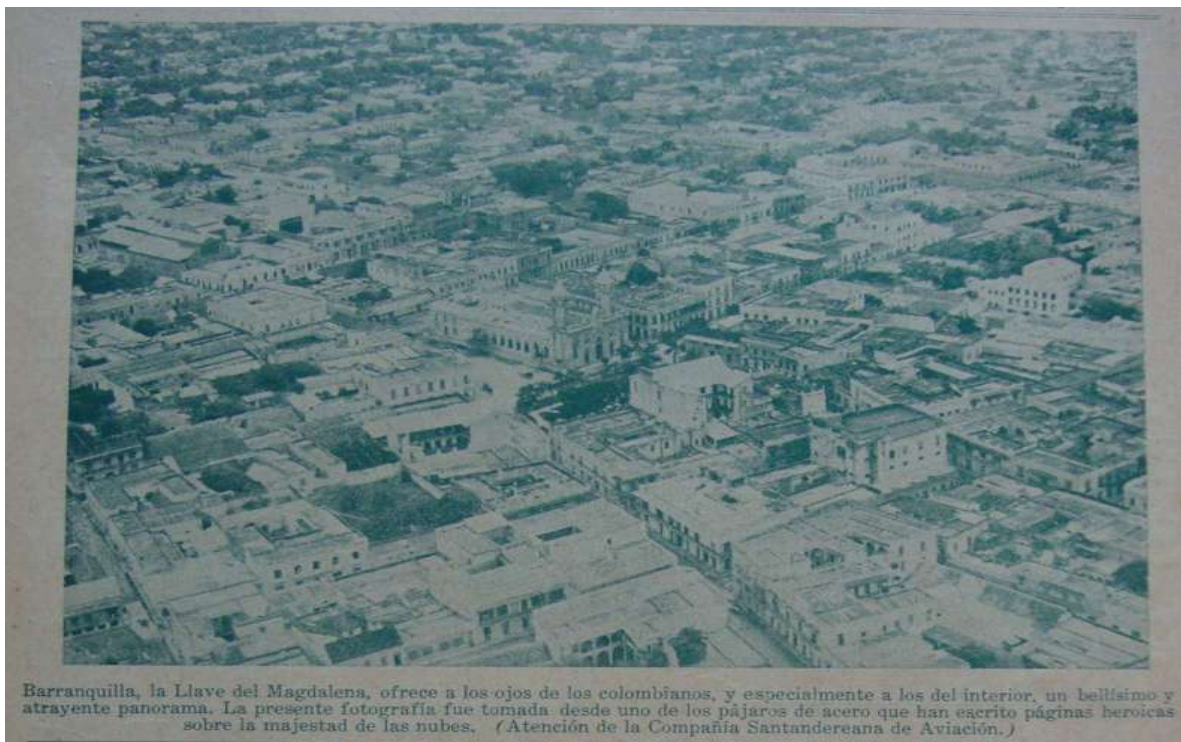
Con una ciudad intermedia de esas magnitudes, el control del territorio a fin de manejar el desarrollo urbano se convierte en necesidad imperante. El eje conector de los modelos de ordenación o de diseño urbanístico que para este momento se desarrollaban en la ciudad, el más importante era el de la Mutualidad, lo constituía el tratamiento de un territorio marcado por su elevado contraste interno y por su singularidad respecto al modelo de mercado que se estaba llevando. Una cúpula de terratenientes y comerciantes vinculada con el café, el tabaco y la producción de bebidas gaseosas, que invertía en los proyectos de compra-venta de lotes y predios, convenía en observar la ciudad desde arriba e irse afirmando sobre los terrenos dispuestos a urbanizar.

Los años de funcionamiento de la COSADA concordaron con los años en que los llanos de don David y don Andrés se repoblaron, en algunos casos con barrios para clases trabajadoras como el Barrio Obrero o Girardot y en otros casos con barrios para familias distinguidas como Cabecera y Puyana. Nació un deseo, que fue satisfecho por las fotografías aéreas, por ver el territorio, observar en él la planificación realizada y los resultados de la inversión económica sobre la ciudad, pero también las zonas a repoblar, toda extensión de terreno que potencialmente se acogía a propuestas urbanizadoras.

³¹² RUEDA GÓMEZ, Néstor & ÁLVAREZ FUENTES, Jaime. Historia Urbana de Bucaramanga. 1900 – 1930. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2001. p. 145.

De ese modo, la aviación es una actividad empresarial aprovechada por el visionario empresario de Bucaramanga en su hegemonía política, social y económica, para implantar sobre el ordenamiento territorial de la ciudad su impronta de planeación urbana. La posibilidad de retratar el espacio desde arriba expandió los horizontes económicos, a través de la intervención sobre los modos de vida que los modelos urbanos imponen. La fotografía aérea es, pues, la capacidad por controlar un espacio y disponerlo a fines de intervención, y ese fue, precisamente, el objetivo de fundar la Sección Científica de la SCADTA.

Imagen 141



“Barranquilla, la Llave del Magdalena, ofrece a los ojos de los colombianos, y especialmente a los del interior, un bellissimo y atrayente panorama. La presente fotografía fue tomada desde uno de los pájaros de acero que han escrito páginas heroicas sobre la majestad de las nubes”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 1, enero, 1927. No. 2. p. 3.

Imagen 142



“Bogotá (Colombia) Fotografía aérea del centro de la ciudad”

Fuente: TIERRA NATIVA. Bucaramanga. 18, enero, 1930. No. 148. p. 3.

Las fotografías aéreas que Tierra Nativa presentó fueron el resultado del crecimiento empresarial que Colombia atravesó en la década de 1920, siendo imágenes captadas con fines de apertura económica por una naciente empresa de aviación que se distinguió por ser la primera de Sudamérica. La inversión extranjera que agilizó la fundación de la SCADTA, en este caso proveniente de Alemania, coincide con el momento en que el país está recibiendo los empréstitos que dieron lugar a la *prosperidad al debe*, articulándose de esa forma el vuelo aéreo y el crecimiento urbano.

En medio de esta modernización urbana se presentaron dos inventos funcionales para promover aún más dicho proceso modernizador: la aviación y la fotografía, ambos

presentados en Tierra Nativa como elementos que la sociedad contemporánea precisaba de utilizar para su progreso. El uso de la fotografía aérea por parte de empresas como la Tropical Oil Co. promovió esta tendencia, aferrándose al uso de la aviación para la exploración y vigilancia del territorio en favor de la apertura de la refinería de petróleo.

Tierra Nativa, por su parte, usó las fotografías que produjeron empresas como la SCADTA y la COSADA, y brindó a sus lectores una imagen del progreso nacional que se evidenciaba en el crecimiento económico de las ciudades y centros portuarios del país. En estas fotografías se hizo énfasis en presentar el crecimiento urbano de principios del siglo XX, haciendo énfasis en su destacada expansión arquitectónica, para mostrar que las ciudades presentaban prosperidad monetaria que les permitía agigantar sus dimensiones.

Por un lado, las fotografías que captaron el río Magdalena y sus puertos indicaron el provecho, que desde la época colonial se destacó, que se podía extraer de la correcta explotación de la arteria fluvial, haciendo que se consideraran las posibilidades que brindaba éste para acrecentar la economía. Por otro lado, las fotografías aéreas se encargaron de señalar la prosperidad que atravesaban las principales urbes del país, siendo vistas aéreas constituidas desde su composición con el fin de representar la expansión urbana de una ciudad que crecía a la par de su economía.

Ahora bien, en ambos grupos de fotografías predominó la tendencia a ser utilizadas con fines de observación y vigilancia, acercando estas posibilidades al lector haciendo que éste pudiera conocer su territorio desde arriba. Este deseo de *ver* el lugar en que se habita conlleva su práctica en el pensamiento colombiano de principios de siglo XX, que promovía la demarcación de límites para el control y provecho de la tierra. En ese momento, en la política nacional se estaban haciendo esfuerzos por demarcar las fronteras con Venezuela en el Catatumbo y con Perú en el Putumayo, sumado a la exploración al Amazonas.

Tierra Nativa no fue un medio ajeno a hacer constantes referencias a las ventajas de conocer los límites territoriales, destacando que, entre más se tuviera consciencia de ellos, mayor sería el extractivismo a realizar en el territorio nacional y departamental. Por ello, la fotografía aérea comunica a los lectores la relevancia de usar la aviación para acercarse a un control del lugar en que se vive, permitiendo que la mente salga de la ignorancia que refiere a la escasa visión de su ecosistema rural y urbano.

Al alcanzar esta visión, el lector puede ser participe testimonial del crecimiento económico que atraviesa su país, con las nuevas edificaciones que se levantan y que terminan por acrecentar la ciudad, haciendo de ésta una urbe con nuevas dimensiones que transforman la dinámica en la vivienda, la movilidad, la actividad laboral y de ocio. Esta vista no puede menos que otorgar una visión de prosperidad, materializando en fotografía el progreso, exponiendo la economía nacional y departamental de la década de 1920 que era fruto de la solicitud de empréstitos extranjeros e inversión privada para la apertura empresarial y la reforma fisionómica de la ciudad.

Conclusiones

Esta investigación ha sido un intento por analizar el uso de la fotografía por parte de una clase social de empresarios y comerciantes en un medio de comunicación impreso al representar y construir una imagen de modernidad y progreso. Para ello, se hizo referencia al papel que cumplió Bucaramanga en el proceso de modernización urbana que Latinoamérica experimentó desde mediados del siglo XIX hasta los inicios de la década de 1930. El ascenso económico de familias con aspiraciones burguesas, y, por ende, su hegemonía en las esferas cultural y social efectuó este proceso modernizador, sus medios le permitieron incidir en la magnitud de un flujo comercial que nunca antes se había visto y terminó por ser propietario de una economía capaz de intervenir en la mutación fisonómica de la ciudad. El rol de las élites en la representación de ideas en los medios de comunicación es relevante para la década de 1920 si se toma en cuenta que había un Estado débil con limitada injerencia en procesos culturales, sociales y económicos.

Una de las posibilidades que el capital sociocultural ofreció a la distinguida ciudadanía fue la de posicionarse como emisora de ideas desde los medios impresos. A partir de allí buscó expandir su poder económico, y una de las herramientas que utilizó para ello fue el moderno arte de la fotografía, con su capacidad de representar visualmente con mayor explicitud ideas y mensajes. Para el caso del empresario y comerciante vinculado a *Tierra Nativa*, la fotografía con usos afines al ascenso económico implicó el manejo y divulgación de la fotografía urbana, la fotografía de infraestructura vial, la fotografía panorámica y la fotografía aérea.

El uso de la primera, la fotografía urbana, fue, en primera instancia, una proclamación del crecimiento de la ciudad conformado por una arquitectura que obedecía a una separación estilística del modelo colonial. Esta se denominó arquitectura republicana y amplió la percepción que durante el siglo XIX el imaginario social concebía sobre la ciudad, haciéndola un espacio donde la suntuosidad y el lujo son expresiones de un poder político y económico que se instaura dentro de las dinámicas de movilidad social y urbana. En segundo lugar, la incipiente burguesía construyó una ciudad moderna a

partir de una representación de una urbe donde el comerciante y el industrial estaban en posición de construir un moderno modelo de vivienda, constituido por el eclecticismo de modelos europeos llegado al continente desde mediados del siglo XIX. Y, en tercer lugar, utilizó la imagen de los parques de la ciudad como instrumento para regular el comportamiento de la ciudadanía dentro del espacio social, valiéndose de una mutación de la plaza española hacia la zona reverdecida acogedora de transeúntes.

El uso de la segunda, la fotografía de infraestructura vial, se acercó hacia el consciente interés por articular económicamente al departamento y optimizar las arterias viales con el interior del país. Para ello, el material fotográfico estuvo dirigido a observar la importancia de comunicar al departamento por medio de arterias viales eficaces en cuestión de alternativas para el funcionamiento el flujo comercial. Se hizo énfasis en exponer ante el lector la labor de construcción, donde se emplean la tecnología de maquinaria característica de una revolución económica. El Ferrocarril Central del Norte y las carreteras provinciales de Santander constituyeron este grupo de fotografías, y ambos fueron utilizados, en mayor intención, por comerciantes de Bucaramanga dedicados a la producción de café, tabaco y criadores de ganado, en el curso de sostener la hegemonía socioeconómica que sostuviera la distinción de clase social.

El tercer uso consistió, en similitud con el segundo, en reforzar la idea de una articulación económica en Santander, pero esta vez fue con la fotografía panorámica. Apropiándose de la tradición histórica del panorama, Tierra Nativa promovió una representación de centros urbanos municipales santandereanos cuyo crecimiento urbano era resultado del apoyo hacia el realce de las actividades agroindustriales. El panorama se relacionó con la modernidad de los municipios de Santander al ser tomado en cuenta de acorde a su nacimiento en el siglo XVIII, en donde la ciudad es presentada como una obra del ser humano que ha alcanzado una escala de movilidad adscrita a instituciones económicas que manejan modos de producción de riqueza a partir del empleo de tecnología en favor de la exportación e importación, aquello que Jorge Orlando Melo consideró como la revolución económica.

Por último, el cuarto uso constituido por la fotografía aérea consistió en una expresión en conjunto entre el Estado colombiano y el empresario por explorar el desconocido territorio nacional y aprovecharlo para agilizar la circulación de mercancía en el interior del país. La sección científica de la SCADTA, en la que también participó la COSADA, fue proyectada hacia la consecución de la cobertura del gobierno nacional sobre zonas viables para la explotación y aprovechamiento de recursos, inscribiéndose en la revolución política propuesta por Melo, en la cual los estados modernos pretenden la soberanía nacional en su fundamentación de poder supremo dentro del territorio nacional. Los municipios portuarios del río Magdalena constituyeron una imagen que representa un espacio sobre el que rige un plan de control territorial, adyacente a las fuerzas del mercado, que busca juntar territorios y regiones conectoras de bloques empresariales establecidos en el ecosistema de la geografía colombiana. Pero también fue un material fotográfico que expresó el crecimiento urbano de las ciudades colombianas grandes e intermedias, aquellas con mayor inversión privada y constituidas como focos de modernización, en donde los poderes económicos estaban visibles en su papel de constructores de ciudad.

Bajo el empleo del material fotográfico, las elites económicas construyeron un espacio social simbólico, sustentado en la visualidad de la imagen, denominado ciudad. Esta representación del espacio estuvo alineada con intereses económicos de comerciantes, empresarios y élites económicas residentes en Bucaramanga. La imagen de la ciudad moderna, o ciudad burguesa según José Luis Romero, constituyó una autorrepresentación que abarcó dejar a la vista el poder económico y la búsqueda por mantenerlo. Para ello, el material que divulgó abarcó espacios sociales donde se impuso ante las clases obreras que finalmente terminó por segregar, desde la vivienda, parques, calles y las arterias viales.

La esfera urbana estuvo presente en los cuatro usos fotográficos, tanto la ciudad como el municipio, se halla como indicador que permite calificar el triunfo de la modernidad. El tiempo en que estuvo en circulación Tierra Nativa en la ciudad colombiana la élite al mando de la esfera económica sentó las bases que permitieron consolidar el modelo capitalista en el país, donde fue definitiva la inserción de la economía nacional en la

economía mundial. El café y el tabaco aceleraron el ascenso de las rentas, lo cual quedó evidenciado en un fortalecimiento del sector industrial adyacente a la ciudad que atrajo nuevos incrementos demográficos que de igual forma contribuyeron a la expansión urbana.

En todo tiempo la imagen de la ciudad aparece como indicador de la modernidad, es la ciudad y su edificación a partir del asentamiento del burgués y de su posterior incorporación en las economías nacional y mundial. La ciudad consistió, entonces, según criterio de la élite local de Bucaramanga, en un gran espacio social sobre el cual un grupo de personas con capacidad inversora, y con la presente idea de mantener y extender sus rentas, consolidó su hegemonía económica, social y política sobre una mayoría ciudadana calificada como mano de obra. Esto le permitió hacer valer su alta posición monetaria y cultural que le capacitó a imponer nuevos modelos de movilización social alrededor de viviendas, parques, edificios y calles, y todo un plan urbano de corte republicano, y, así, afianzar sobre la *ciudad promesa* el ideal latinoamericano de principios de siglo XX donde la edificación de la metrópoli obedece a lineamientos regidos por la colonialidad del poder.

BIBLIOGRAFÍA

I. Fuentes primarias.

Prensa.

Tierra Nativa: Imprenta Editorial La Cabaña (1926-1931)

Documentos impresos y electrónicos

- ANI. (2023). Ministerio de transporte evalúa medidas para restablecer movilidad por el corredor vial Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó. Bucaramanga. Recuperado de: <https://www.ani.gov.co/ministerio-de-transporte-evalua-medidas-para-restablecer-movilidad-por-el-corredor-vial-bucaramanga>
- DANE. Censo General de Población. Tomo XII, Contraloría General de la República, 5 de julio de 1938. p. 9. Tomado de: https://biblioteca.dane.gov.co/media/libros/LB_801_1938.PDF
- DANE. Anuario de Estadística General. Vol. XXXI, Departamento de Contraloría, 1930. p. 280-283. Tomado de: https://biblioteca.dane.gov.co/media/libros/LD_70104_1930_EJ_2.PDF
- MURCIA, paula. (2024). Entregan nuevo tramo de megaproyecto Ruta del Cacao. Bogotá. Recuperado de: <https://www.valoraanalitik.com/entregan-nuevo-tramo-de-megaproyecto-ruta-del-cacao-en-colombia/>

6.

II. Fuentes secundarias.

ACOSTA LOZANO, Sergio Andrés. La imagen urbana de Bucaramanga en la prensa local, 1928 – 1948. Políticas públicas de acceso al deporte, los servicios

públicos básicos, la vivienda, la educación y la salud. Bucaramanga: Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Industrial de Santander, 2018.

ADELMAN, Jeremy & CUARTEROLO, Miguel Ángel. Los años del daguerrotipo. Primeras fotografías argentinas, 1843 – 1870. Buenos Aires: Fundación Antorchas, 1995.

ANGULO GUERRA, Francisco. Tipologías arquitectónicas coloniales y republicanas: afinidades y oposiciones. Cartagena de Indias, Turbaco, Arjona. Bogotá: Universidad Tadeo Lozano, 2008.

ARANGO, Silvia. Historia de la arquitectura en Colombia. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1990. pp. 135-136.

ARANGO, Silvia. Ciudad y arquitectura. Seis generaciones que construyeron la América Latina moderna. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2012.

ARIAS CASTELLANOS, Duvvant. Imagen, memoria e historia: la fotografía como estrategia didáctica en la construcción de conciencia histórico-ambiental de la ciudad de Cali en el siglo XX. Santiago de Cali: Facultad de Humanidades, Universidad del Valle, 2022.

AYALA GARCÍA, Érika Tatiana. La ciudad como espacio habitado y fuente de socialización. En: Revista ÁNFORA, vol. 24, núm. 22, pp. 189 - 216. Manizales: Universidad Autónoma de Manizales, 2017.

BARTHES, Roland. La Aventura semiológica. Barcelona: Ediciones Paidós, 1993.

BARTHES, Roland. La cámara lúcida. Nota sobre la fotografía. Barcelona: Ediciones Paidós, 1989.

BARTHES, Roland. Lo obvio y lo obtuso. Imágenes, gestos y voces. Barcelona: Ediciones Paidós, 1986.

BEJARANO ÁVILA, Jesús Antonio. La economía colombiana entre 1922 y 1929. En: Nueva Historia de Colombia, tomo V. Bogotá, 1989.

BERGER, John. Modos de ver. Editorial Gustavo Gill. Barcelona: 2007.

BOURDIEU, Pierre. Un arte intermedio. Ensayo sobre los usos sociales de la fotografía. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2003.

BULNES NOGUERA, David. La cámara en las poblaciones. Representaciones fotográficas de pobladores (1981 – 1990). Santiago de Chile: Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad de Chile, 2017.

BURKE, Peter. Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico. Barcelona: Editorial Crítica, 2005.

CAMARGO BONILLA, Yeniffer. Historicidad del transporte en Colombia, un proceso de transición y rupturas. En: Tzintzun, revista estudios históricos, Núm. 69. 2019. Universidad michoacana de San Nicolás.

CÁRDENAS PINZÓN, Johanna Inés. Evolución histórica del Banco de la República en Colombia: una aproximación. En: Revista Finanzas y Política Económica, vol. 5, núm. 2. Bogotá: Universidad Católica de Colombia, 2013.

COLMENARES, Germán. Ospina y Abadía. La política en el decenio de los veinte. En: Nueva Historia de Colombia, tomo I. Bogotá, 1989.

DELGADO PAZ, José Ángel. Lo indígena, fotografía y documento en la obra de Martín Chambí: Cusco 1920 – 1950. Lima: Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2017.

DUQUE CASTRO, María Fernanda. Comerciantes y empresarios de Bucaramanga (1857-1885): una aproximación desde el neoinstitucionalismo. En: Revista Historia Crítica, Núm. 29. Bogotá: Universidad de los Andes, 2004.

DOMÍNGUEZ LONDOÑO, María Fernanda. Quintilio Gavassa. Fotografía profesional de la vida cotidiana. Uniandes. Bogotá: 2014.

EGUÍA, María Amanda. Entre vigías y representaciones. Vistas panorámicas postales de la ciudad de Córdoba. (1898-1914). En: Imágenes de Ciudad. Representaciones y visibilidades de la vida urbana entre 1870 y 1970. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba. Ferreyra Editores, 2013.

ELIAS, Norbert. El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas. Fondo de Cultura Económica, 1994.

ESPINOSA SUAREZ, Carlos Humberto. Negociantes en Bucaramanga 1902-1929. Bucaramanga: UIS, 2009.

FARA, Catalina. Recorridos de la modernidad. Arte y Cultura visual en las representaciones del paisaje urbano de Buenos Aires entre 1910 y 1936. Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 2015.

FARÍAS MENDÓZA, Alberto. Historia de la aviación en Colombia. Bogotá: Círculo de Lectores, 1986.

FONTCUBERTA, Joan. El beso de Judas. Fotografía y verdad. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1997.

FOUCAULT, Michel. Los Anormales. Curso en el Collège de France (1974 – 1975). Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1999.

FOUCAULT, Michel. Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión. México: Siglo XXI Editores. 1976.

FREIXA FONT, Pere. La fotografía panorámica y la representación del territorio: antecedentes para una indexación virtual del mundo. En: I Congreso de Historia de la Fotografía, Photomuseum de Zarauts, Euskadi. País Vasco, 2005.

GINO, Germani. Sociología de la modernización. Estudios teóricos, metodológicos y aplicado a América Latina. Buenos Aires: Editorial Paidós, 1969.

GÓMEZ-CASTRO, Santiago. TEJIDOS ONÍRICOS. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá. Bogotá: Universidad Pontificia Bolivariana, 2009.

HALL, Peter. Ciudades del mañana: Urbanismo del siglo XXI. Barcelona: Editorial Serbal, 1996.

HARVEY, David. Urbanismo y desigualdad social. Madrid: Siglo XXI Editores, 1977.

KALMANOVITZ, Salomón. Breve historia económica de Colombia. Bogotá: Ministerio de Cultura – Biblioteca Nacional de Colombia, 2017.

LE GOFF, Jacques. Pensar la historia. Modernidad, presente, progreso. Barcelona: Editorial Paidós, 2005.

LEFEBVRE, Henri. La producción del espacio. Madrid: Capitán Swing Libros, 2013.

LEÓN VARGAS, Karim. Un vuelo al pasado. La aviación en Colombia 1911-1950. En: Todos somos Historia. Universidad de Antioquia, 2010.

LONDOÑO VEGA, Patricia. Pasto a través de la fotografía. En: Boletín Cultural y Bibliográfico, vol. 22, núm. 5. pp. 48 – 60. Bogotá: Banco de la República, 1985.

LÓPEZ RICO, Natalia. El interior burgués latinoamericano a fines del siglo XIX y a principios del siglo XX. Los casos de Buenos Aires y Medellín. Santiago de Chile: Universidad de Chile, 2009.

LUCO TORRES, Raúl Patricio. Fotografía en Chile: Retrato de la nostalgia, la memoria y el cuerpo ausente. Santiago de Chile: Facultad de Artes, Universidad de Chile, 2010.

MARCONI GORNER, Adriano. El ir y venir de la aviación en Colombia: Un acercamiento a la historia de la aviación colombiana y a la de aquellos a quienes les confiamos nuestras vidas a la hora de volar. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2016.

MARTÍNEZ BOTERO, Sebastián. El imaginario civilista en los parques del centro de Bucaramanga. En: Revista Cultura de Santander, Núm. 4. Bucaramanga: UIS, 2009.

MARTÍNEZ DELGADO, Gerardo. Elite, proyecto urbano y fotografía. Un acercamiento a la ciudad de Aguascalientes a través de imágenes, 1880 – 1914 en: Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales, núm. 67. pp. 142 – 181. México D.F.: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007.

MARTÍNEZ DELGADO, Gerardo. La ilusión de la ciudad total. Fotografía panorámica en México antes de 1910 e investigación urbana en: Cuicuilco. Revista de Ciencias Antropológicas, núm. 68. pp. 101 – 133. México D. F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2017.

MARTÍNEZ, Frédéric. El nacionalismo cosmopolita. La referencia europea en la construcción nacional en Colombia, 1845-1900. Bogotá: Banco de la República, Instituto Francés de Estudios Andinos, 2001.

MEISEL ROCA, Adolfo. Antecedentes del Banco de la República, 1904 – 1922. En: Revista del Banco de la República, vol. 89, núm. 1060, p.p. 25 - 40. Bogotá: Banco de la República, 2016.

MEJÍA PAVONY, Germán. Apostillas a unos estudios sobre la ciudad. En: Repensando la historia urbana. Reflexiones históricas en torno a la ciudad colombiana. Pereira: Universidad Tecnológica de Pereira, 2020.

MEJÍA PAVONY, German. El espacio y el tiempo. Un ensayo para estudiar la ciudad en clave de historia urbana en: Después de la heroica fase de exploración. La historiografía urbana en América Latina. Guanajuato: Universidad de Guanajuato; Bogotá: Universidad Pontificia Bolivariana, 2021.

MEJÍA PAVONY, Germán. La aventura urbana de América Latina. Madrid: FUNDACIÓN MAPFRE: Santillana Ediciones Generales, 2013.

MEJÍA, Germán. Los años del cambio: historia urbana de Bogotá, 1820-1910, Bogotá, Centro Editorial Javeriano (CEJA) -Instituto de Cultura Hispánica, 1999.

MEYER, Eugenia. Imagen histórica de la fotografía en México. México D. F.: Museo Nacional de Historia, Museo Nacional de Antropología, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1978.

MORENO de ÁNGEL, Pilar. El daguerrotipo en Colombia. Bogotá: Bancafé – Fondo Cultural Cafetero, 2000.

NISBET, Robert. Historia de la idea de progreso. Barcelona: Editorial Gedisa, 1981.

OCAMPO, José Antonio. Colombia y la economía mundial 1830 – 1910. Bogotá: Universidad de los Andes, 2013.

ORTIZ CRIOLLO, Andrea Lucía. La casa de menores y la escuela de trabajo de Santander y el juzgado de menores de Bucaramanga, castigo disciplinario de Niños y Jóvenes Delincuentes, Bucaramanga, 1925-1939.

ORTIZ SANTOFINIO, Rodrigo. Manizales años 1920: Arquitectura Republicana y vida urbana. En: Civilizar: Ciencias Sociales y Humanas, vol. 19, núm. 36, p.p. 197-216. Bogotá: Universidad Sergio Arboleda, 2019.

OSORIO GONZÁLEZ, Oscar Guillermo. Pasado y presente de Jirón Carabaya (1883 – 1930). Lima: Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2016.

PANOSKY, Erwin. El significado de las artes visuales. Madrid: Alianza Editorial, 1987.

PARRA RESTREPO, Bernardo. Vida, pasión y muerte de Scadta. Origen y desarrollo de la aviación en Colombia. En: Innovar. Revista de ciencias administrativas y sociales, Núm. 12. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1998.

PEHUÉN ROSAS, Mauro. Capturar el paisaje. La fotografía panorámica como herramienta de apropiación visual en la Conquista del Desierto. En: Otros y logo. Revista de estudios críticos. Neuquén: Universidad Nacional de Comahue. Núm. 11, 2021.

PINTO MARÍN, Paola Yolanny. La imagen de una ciudad sobre ruedas: prensa, fotografía y ciclismo en Cali entre 1946 – 1951. Santiago de Cali: Facultad de Humanidades, Universidad del Valle, 2019.

QUIJANO, Aníbal. Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina. *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas*. Caracas: FACES-UCV UNESCO, 2000.

QUIJANO JAIMES, Johanna. Hacia un perfil del empresario moderno en Bucaramanga. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander. 2013.

RAMÍREZ VELÁZQUEZ, Blanca & LÓPEZ LEVI, Liliana. Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo. UNAM, Instituto de Geografía UNAM. Xochimilco, 2015.

REYES RODRÍGUEZ, María Fernanda. Estudio histórico de la ciudad de Bucaramanga en la década de 1920 a través de sus instituciones. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2007.

RICO AGUDELO, Angie. Del teatro al cine. Un acercamiento a la vida cultural de Bucaramanga. *Revista Cambios y permanencias*, No. 1. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2010.

RINKE, Stefan. Amalgamarse al alma de Colombia. Scadta y los principios de la aviación en Colombia, 1919-1940. En: *Innovar*, revista de ciencias administrativas y sociales, núm. 10. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

ROCA ORTIZ, Lourdes. La fotografía urbana como espacio discursivo de poder. En: *Revista Chilena de Antropología Visual*, núm. 20. Santiago de Chile: Universidad Academia de Humanismo Cristiano: 2012.

ROMERO, José Luis. *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2001.

RUEDA GÓMEZ, Néstor & ÁLVAREZ FUENTES, Jaime. *Historia Urbana de Bucaramanga. 1900 – 1930*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2001.

SAFFORD, Frank. *El problema de los transportes en Colombia*. En: *Economía colombiana del siglo XIX*, Meisel Roca, Adolfo & Ramírez, María Teresa (editores). Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2010.

SÁNCHEZ TORRES, Fabio y BEDOYA OSPINA, Juan Guillermo. *La Danza de los Millones y la Gran Depresión en Colombia, 1923 – 1931*. Bogotá: Universidad de los Andes. Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico, 2016.

SANCHEZ TORRES, Fabio y BEDOYA OSPINA, Juan Guillermo. *La danza de los millones, 1923 – 1931*. En: *Historia del Banco de la República, 1923 – 1925*. Bogotá: Banco de la República – Biblioteca Luis Ángel Arango, 2017.

SANDOVAL CARVAJAL, David. *¡A todo Color! Turismo, urbanización y usos urbanos de la fotografía en Medellín 1940 – 1980*. Medellín: Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, Universidad de Antioquia, 2017.

SCHUSTER, Sven. *Aerial vision and violence. The beginnings of aerial photography in Colombia (1920s)*. En: *Historical Geography*, Vol. 49. Nebraska: Nebraska Press, 2021.

SERRANO, Eduardo. *Historia de la fotografía en Colombia*. Bogotá: Museo de Arte Moderno de Bogotá, 1983.

SEVILLA TORRES, Diana Carolina. UTOPIA Y REALIDAD. La mutualidad en Bucaramanga. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2011.

SPINEL LUNA, Juan Francisco. Adiós a las plazas. En: Revista Cultural de Bucaramanga, Núm. 4. Bucaramanga: UIS, 2009.

SOLANO ROA, Juanita. Fotoramas: Jorge Obando y la fotografía panorámica de los años 30 en Colombia. En: Historia y Sociedad. Bogotá: Universidad Nacional. Núm. 43, 2022.

TÉLLEZ, Germán. La arquitectura y el urbanismo en la época republicana, 1830-40/1930-35. En: Nueva Historia de Colombia, tomo II. Bogotá, 1989.

UTRERA SANTANDER, Sergio Andrés. Los parques urbanos como identidad e imagen patrimonial de una ciudad: caso de Bucaramanga, Colombia. Universidad de Granada. Granada: 2018.

VITAL MEJÍA, Moisés Yair. El concepto de espacio público; una mirada desde la movilidad y la informalidad. Sincelejo: Corporación Universitaria del Caribe – CECAR, 2019.

WEBER, Max. Economía y Sociedad. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2019.

WEINBERG, Gregorio. La ciencia y la idea de progreso en América Latina, 1860 – 1930. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1998.

