

## La ciudad desde el aire

**Barranquilla. Paisaje aéreo. Memoria recuperada de una ciudad pionera. Legado de Scadta en sus 100 años**

ADOLFO MEISEL ROCA (dirección)  
Universidad del Norte, Barranquilla,  
2019, 151 pp.

SE TRATA de un libro de formato medio, muy bien ilustrado, y por medio del cual se busca difundir el valioso conjunto de aerofotografías que conserva hoy el Archivo Histórico del Atlántico. Es posible comprender la importancia de estas imágenes, tomadas desde los aviones de la Sociedad Aérea Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (Scadta) en 1939, y con ello realizar análisis inéditos en la historia urbana de Barranquilla.

Según el académico Jorge Arias de Greiff (*La astronomía en Colombia*, 1980), fue con la creación de la Oficina de Longitudes y Fronteras del Ministerio de Relaciones Exteriores que se inició la cartografía moderna en Colombia (1902), esto en un contexto en el que se buscaba definir la forma del mapa nacional mediante la firma de tratados y evitar así desavenencias con países vecinos. Fueron de gran ayuda, en esta ardua labor, los sobrevuelos que emprendió la Scadta recorriendo el río Magdalena con pilotos alemanes en 1922. Por otra parte, el historiador económico Adolfo Meisel Roca indica, en el prólogo del libro, que “ya en 1923 se hicieron los primeros trabajos de aerofotografía con exploraciones en la región del Catatumbo”, seguramente buscando trazar la ruta de un posible oleoducto o tratando de conectar los muelles marítimos del Bajo Maracaibo con el interior de Colombia. No resulta tan obvio pensar que la historia de la aviación comercial en el país tenga sus inicios con la adquisición de un par de aviones Junker F-13, y que según explica el mismo prologuista sirvieron para realizar operaciones de “transporte de pasajeros y correo”, además comandadas por pilotos alemanes desde 1920.

Es bueno saber que una década después entraron en operación aviones de fabricación alemana, de los modelos Junker K-43 y Ju-52, para combatir a

las fuerzas militares peruanas en el diferendo limítrofe con Colombia, cuando el escenario de operaciones estuvo conformado por las regiones aledañas a los ríos Caquetá, Putumayo y Amazonas. Allí la fotografía aérea también estuvo presente.

Fueron pilotos alemanes, varios de ellos formados hábilmente en los combates durante la Gran Guerra, quienes trajeron al país el arte de volar de manera recta sobre un terreno, sin variar la altitud, logrando así fotografías para ensamblarlas y obtener el soporte gráfico para la elaboración de mapas y planos. En esos primeros sobrevuelos se utilizaron cámaras alemanas como la Leica y películas Agfa (Actien-Gesellschaft für Anilin-Fabrication) de alta granulometría, las cuales permitieron revelar imágenes con la suficiente nitidez para detallar edificios, blancos militares o puntos geográficos importantes. Ya en 1933 las Leica venían dotadas de telémetro y lograban hacer tomas a una velocidad de obturación de 1/1000 de segundo, ideales para este tipo de sobrevuelos. Esta experiencia fue asimilada en 1935 por los pilotos colombianos que estaban adscritos al recién creado Instituto Geográfico Militar, luego convertido en el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (1950), entidad encargada de la cartografía oficial y el catastro a nivel nacional.

Este libro sobre Barranquilla es rico en vistas aéreas. Los sobrevuelos dan cuenta de los principales edificios, puertos y lugares óptimos para el aterrizaje y despegue de los hidroaviones de la compañía aérea. Posee una estructura gráfica y narrativa muy agradable por cuanto, con cada aerofotografía, va proponiendo una serie de dibujos de carácter icónico, los cuales ayudan a la ubicación y acompañan el rico texto explicativo. La exposición comienza con el capítulo de Rossana Cecilia Llanos Díaz y Camilo Andrés Guevara Oviedo sobre el contexto hidrográfico o región del río Magdalena “como arteria vital”, pero además versa sobre el Hidropuerto de Veranillo, construido en 1920 y convertido luego en el centro operativo de la Scadta. Además, habla un poco de cómo surgieron las Empresas Públicas Municipales y remite a la construcción de la planta de tratamiento del acueducto en 1925.

Un tema nodal es la conexión de la

ciudad con el resto del mundo. En ese sentido, lo aeronáutico se complementa con el surgimiento del Terminal Marítimo y Fluvial en 1936, elementos que le dieron la infraestructura básica a este importante puerto para ingresar de manera contundente a la modernidad.

En otro capítulo, el historiador Jorge Villalón Donoso concentra esfuercos tratando de explicar la aún imprecisa génesis histórica de la ciudad, que siguiendo las pesquisas de José Agustín Blanco Barros “se ubica en los terrenos correspondientes a los indios tributarios de Camacho en el siglo XVI”. Este hecho era evidente en cuanto a la manera como se consolidó dicha jurisdicción en el período colonial, análisis que se extiende en el tiempo hasta la creación del connotado Cementerio Universal, que se empezó a ocupar en 1870 por parte de un grupo selecto de comerciantes y financistas que venían migrando de diferentes regiones del mundo, entre ellas Estados Unidos de América y Europa, y luego, en el siglo XX, de países de Oriente Medio como Siria y el Líbano. Tanto en este lugar como en el Cementerio Católico Calancala se encuentran los mausoleos de buena parte de la élite barranquillera, aquella que logró fusionar apellidos foráneos con la raigambre local.

El grueso del libro está dedicado a resaltar los principales hechos edilicios que le dan forma, nombre y sentido a esta renovada historia urbana de Barranquilla. Allí sobresalen cuatro apartados que explican el surgimiento, trazado urbano y evolución de los sectores correspondientes al centro histórico, El Rosario, San Roque y el barrio El Prado. A este último ya algunos de los autores de este libro le habían dedicado esfuerzos importantes.

En ese viaje a la modernidad como anhelo e ilusión aparecen hitos arquitectónicos dignos de ser destacados como la Estación Ferroviaria Francisco Montoya Zapata (1871), primera obra elaborada con cemento portland en Colombia. Años después, el Mercado Público Municipal (1882) definió el carácter comercial de la ciudad y le dio cabida a la industrialización, proceso que se consolidó mediante la creación de la Fábrica de Tejidos Obregón (1910) como centro de la productividad y generador de riqueza. Este

breve auge industrial se extendió hasta 1913, cuando entraron al escenario los edificios del Mercado de Granos y la Cervecería Barranquilla. Fueron los años veinte del siglo pasado los que vieron afianzarse en la ciudad las casas comerciales que recogían los intereses de los más afamados importadores de mercancías, cuyos emporios familiares patrocinaron la construcción de edificios, tales como los de las familias Faillace, Ferrans y Alzamora (1920). Un edificio que partió en dos la historia de la ciudad fue el ubicado en la plaza de la Aduana, construido en 1921 y declarado Monumento Nacional en 1984.

El período y estilo que más identificamos con el auge urbano de esta ciudad del Caribe es el art déco, difundido desde 1925 como golosina de la naciente burguesía que tomaba el mando en todo el mundo, y que dejó obras tan significativas en la ciudad como el Teatro Rex y la sede administrativa de la Scadta, ambas de 1935 y muy distintas al Teatro Emiliano Vengoechea, este último en sintonía con la moda francesa que refería al art nouveau (1905).

No escaparon al ojo de estos fotógrafos aéreos, todos inspirados por Gaspard-Félix Tournachon, inventor de este arte, las altas torres de algunos edificios de carácter religioso. Entre ellos figuran la iglesia de San Nicolás (1734-1908), la iglesia de Nuestra Señora del Rosario (1892-1921), el Colegio de San José (1912) o la iglesia de San Roque de Montpellier (1917).

La modernidad en Barranquilla fue más ecuménica y laica que católica. Por eso, la última parte del libro muestra hitos relacionados con el famoso barrio El Prado, como la rotonda con el águila que definió su avenida principal y el trazado diseñado por Karl Parrish. Este espacio se convirtió en un lugar menos concurrido, más reservado, donde algunos alemanes, como el cónsul Paul Grosser, encontraron refugio en medio de una ampulosa vida que los llevaba a relacionarse con patricios tan distinguidos como el señor Ernesto Cortissoz.

Un solo detalle lamentamos en este importante libro, y es que pretendió extenderse hasta el siglo XXI, quizá imponiendo falsas expectativas respecto a lo que fue la segunda mitad del

siglo XX en el registro aerofotográfico. Por lo demás, se trata de un magnífico volumen, todo un aporte a la historia urbana, por cuanto contribuye al estudio de la forma de la ciudad, sus usos y entramados, siempre a través del mismo recurso visual: la fotografía aérea.

**Ricardo G. Rivadeneira V.**

Profesor  
Universidad Nacional de Colombia