



deSignis

ISSN: 1578-4223

ISSN: 2462-7259

info@designisfels.net

Federación Latinoamericana de Semiótica
Argentina

Onken, Hinnerk
Imágenes de culturas de transporte e infraestructuras sudamericanas, c. 1890-1930
deSignis, vol. 34, 2021, Enero-Junio
Federación Latinoamericana de Semiótica
Argentina

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=606065738019>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc

Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

Imágenes de culturas de transporte e infraestructuras sudamericanas, c. 1890-1930 / *Images of cultures of transport and infrastructure in South America, c. 1890-1930*

Hinnerk Onken

(pág 29 - pág 42)

Este artículo ofrece una visión panorámica de las (re-) presentaciones visuales de tráfico, transporte e infraestructura en Sudamérica a fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX. Los motivos son clasificados e interpretados considerando los discursos y los contextos visuales de la época. Además de imágenes de ferrocarriles y estaciones, que con seguridad son las que predominan, se presentan vistas de puertos, vistas aéreas y vistas de infraestructura urbana y estatal. Estas imágenes demostraban modernidad y probaban que Sudamérica no era un continente atrasado. Sin embargo, de manera implícita las imágenes consideradas demuestran también la faceta opuesta a la modernidad y al desarrollo infraestructural.

Palabras clave: Cultura visual, transporte, historia, Sudamérica, Alemania

This article offers a panoramic view on the visual (re-) presentations of traffic, transport, and infrastructure in South America in the late nineteenth and early twentieth centuries. The motives are classified and interpreted considering the discourses and visual contexts of the epoch. In addition to images of trains and stations, which are for sure the most prominent, views of ports, aerial views and views of urban and state infrastructure are presented. These images showed South America's modernity and proved that the continent was not underdeveloped and backward.

Keywords: Visual culture, transport, history, South America, Germany

Nota curricular: PD Dr. Hinnerk Onken, Departamento de Historia, Leibniz Universität Hannover, autor de las monografías *Ambivalente Bilder: Fotos und Bildpostkarten aus Südamerika im Deutschen Reich, ca. 1880-1930*. Bielefeld: transcript, 2019 y *Brot und Gerechtigkeit. Subalterne und politische Kultur in Arequipa, Peru, 1895-1919*. Münster: LIT, 2013, e-mail: hinnerk.onken@hist.uni-hannover.de

Recibido 8/12/2020

Aprobado 12/12/2020

1. INTRODUCCIÓN

Un gran parte del saber europeo sobre América del Sur ha sido transmitido por medios visuales en la Edad Moderna, periodo en el cual el continente sufrió la expansión europea. En los siglos XIX y XX la fotografía le aportó un nuevo impulso a dicha tradición visual. Fotos y, desde los años 90 del siglo XIX, tarjetas postales de Sudamérica transmitieron al público una imagen ambivalente del continente desconocido, lo cual colaboró con las percepciones y proyecciones ya existentes, aunque contradiciéndose a su vez con ellas. La ambivalencia se manifestó en los motivos: por un lado, figuran aspectos indígenas y, sobre todo en el caso del Perú, ruinas. Por otro lado, fotos y postales totalmente distintas mostraban trenes y estaciones, parlamentos, palacios de gobierno, bancos, hoteles y otros aspectos urbanos, puertos, jardines botánicos y zoológicos o fábricas. Mientras imágenes de la primera categoría son tratadas en varios estudios históricos y culturales, trabajos sobre medios visuales con vistas que en su mayoría son miradas como representaciones de lo “moderno” son mucho más raros – aunque postales que muestran ferrocarriles o estaciones sudamericanas son deseadas por coleccionistas y por esto son bastante caras.

Este artículo va a ofrecer una visión panorámica de las (re-) presentaciones visuales de tráfico, transporte e infraestructura en Sudamérica. Los motivos serán clasificados e interpretados considerando los discursos y los contextos visuales de los siglos XIX y XX. Además de las imágenes mencionadas de ferrocarriles y estaciones, que con seguridad son las más prominentes, se van a presentar vistas de puertos, de infraestructura urbana, de medios de transporte público en diversas metrópolis como por ejemplo del Subte de Buenos Aires o de tranvías eléctricos. En una relación íntima con estas últimas imágenes hay visualizaciones de la electrificación incipiente: imágenes de centrales hidroeléctricas por ejemplo. Estas imágenes y representaciones de infraestructura demostraban modernidad y probaban que Sudamérica no era un continente atrasado. Considerando las dicotomías corrientes de natura y cultura y de barbarie y civilización, en los discursos políticos y culturales Sudamérica pertenecía al reino de la cultura y de la civilización – por lo menos fuera de la Amazonia y del Chaco. Incluso en los Andes había una infraestructura ferrocarrilera como probaban diversas imágenes. Otro aspecto de estas vistas es lo económico: demostraban que la explotación de recursos naturales, agricultura y comercio eran posibles.

En un nivel más elevado, el concepto de la nación e ideas de las naciones sudamericanas juegan un papel importante en la recepción y interpretación de las imágenes de transporte e infraestructuras – y quizás aún en su producción. En cuanto al concepto de la nación, según el enfoque bien conocido de Benedict Anderson, es una comunidad imaginada (Anderson 1983). ¿Cómo, entonces, imaginar mejor esta comunidad que por medio de imágenes? El investigador cultural Jens Andermann en su libro *The Optic of the State*, que trata acerca de museos en la Argentina y Brasil, mostró que a fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX representaciones visuales públicas produjeron imaginarios nacionales o nacionalistas y crearon identidades en el proceso de la construcción de la nación (Andermann 2007). Esta argumentación de Andermann es válida y me parece transferible a otros medios visuales incluyendo fotografías y tarjetas postales.

2. LAS FUENTES

Esto nos lleva a las fuentes en que se basa el artículo. Como se basa en un proyecto de investigación sobre las imágenes ambivalentes de Sudamérica que circularon en Alemania a finales del siglo XIX y a comienzos del siglo XX, se trata de fotografías publicadas en libros de viaje alemanes, informes y manuales (sobre todo escritos por geógrafos). Además, como ya fue indicado, tarjetas postales eran un medio visual, un medio de masa importante.

Para la exposición en este punto basta decir que el medio de la tarjeta postal emergió en Europa y los Estados Unidos en los años sesenta y setenta del siglo XIX y desde fines del siglo se utilizó también en América Latina, creciendo rápidamente su uso en los primeras décadas del siglo XX. Por eso, así como Gerhard Paul habla del siglo XX como el “siglo de las imágenes” (Paul 2008-2009) se llama también el periodo entre los años noventa del siglo XIX y los años veinte del siglo XX la edad de oro de la tarjeta postal. Al principio se trataba de postales litográficas, muchas veces grabadas o pintadas según un modelo fotográfico. Por medio del procedimiento llamado cromolitografía también se hicieron tarjetas postales a color. En las últimas décadas del siglo XIX hubo innovaciones técnicas en la reproducción fotográfica (fototipia) prevaleciendo desde entonces las tarjetas postales fotográficas en blanco y negro.

Si bien muchas de las imágenes que figuran en este artículo son de publicaciones alemanas o de archivos de Alemania (lo que se debe a motivos prácticos del proyecto de investigación), algunas también proceden de colecciones sudamericanas. Pero casi todos los motivos circularon a este y al otro lado del Atlántico.

Hubo varios actores involucrados en el proceso de visualización de las culturas de transporte e infraestructuras sudamericanas. Por supuesto hay que mencionar a los autores de las imágenes, que eran principalmente fotógrafos. De un lado fueron nativos, como por ejemplo el arequipeño Max T. Vargas, uno de los pioneros de la fotografía peruana. De otro lado, y sobre todo al comienzo, fueron extranjeros: científicos e investigadores, aventureros, o ingenieros, empresarios y otros emigrantes. Por ello, algunos historiadores, considerando la representación fotográfica de Sudamérica en la época, hablan de una “mirada desde afuera” (Giordano 2009: 1285).

Otro grupo de actores muy importantes fueron los editores de tarjetas postales, casi todos inmigrantes europeos. El ya mencionado fotógrafo arequipeño Max T. Vargas, también editor de tarjetas postales, más bien es una excepción. En Buenos Aires los editores principales fueron el austriaco Roberto Rosauer, el alemán Jacobo Peuser y el italiano Zaverio Fumagalli. En suma, según Graciela Silvestri estos editores produjeron más de 6.000 postales entre los últimos años del siglo XIX y las dos primeras décadas del XX (Silvestri 2003: 34).

El tercer grupo de actores, el público, es lo más difícil de investigar porque hay muy pocos datos. ¿Quién veía fotos en publicaciones sobre Sudamérica? Por supuesto, personas de las élites o de la clase media que se interesaban en esta región, que leían libros de viaje o revistas ilustradas que cubrieron Sudamérica. También, alumnos y estudiantes veían fotografías en sus libros de la Geografía de los continentes extra-europeos.

En cuanto a las postales, en Europa y los Estados Unidos las veían personas de las élites que por motivos científicos, comerciales u otros viajaron a Sudamérica o vivieron un tiempo allí y adquirieron postales como recuerdo. También miraban tarjetas postales sudamericanas los destinatarios que las recibieron de parientes o amigos emigrados o de los mencionados viajeros – y, por supuesto, el cartero. Siendo objetos de colección ya en estos tiempos, hubo además redes para cambiar tarjetas postales.

En Sudamérica, las imágenes fueron vistas sobre todo por un público urbano proveniente de la clase alta y media. Aunque las postales no eran caras se podían adquirir casi únicamente en el espacio urbano, en las casas editoriales mismas, o bien en los estudios fotográficos, librerías y estancos. Además de los fotógrafos-editores de las capitales, hubo algunos en las ciudades de provincias, pero no en el campo. Allí fueron generalmente los fotógrafos viajeros quienes atendieron a la gente. Notablemente en Chile, el mercado de postales era muy regional. Aparte de los editores metropolitanos de Santiago y Valparaíso, en todas las ciudades provinciales del país hubo por lo menos una casa editorial de tarjetas postales (incluso en Punta Arenas hubo más que una docena de editores), casi todas propiedad de extranjeros, muchos de ellos alemanes. En su mayoría produjeron series únicas pues carecían de máquinas para la producción a gran escala.

3. MOTIVOS DE CULTURAS DE TRANSPORTE URBANAS

Tratando del tema de los motivos de las culturas de transporte en Sudamérica se pueden identificar diferentes categorías que serán presentadas a continuación.



Imagen 1: Tarjeta postal „Hacia el mercado – Córdoba. Argentina“, editor desconocido, Argentina, después de 1905, colección de Hinnerk Onken.

La postal argentina “Hacia el mercado” (imagen 1) muestra un motivo costumbrista. Seguramente, vistas de medios de transporte tradicionales –sean representaciones de tradiciones inventadas (Hobsbawm y Ranger 1983) o no– no son únicas en Sudamérica. El motivo de la Provincia de Córdoba es muy similar a una fotografía de una carreta tirada por bueyes en Santiago de Compostela que fue publicado en 1927 en el libro de viaje de

Arthur Rehbein (Rehbein [1927] 1930: 289). Para el alemán y sus lectores, probablemente España fue una región atrasada al igual que las provincias argentinas. Esto no es sorprendente: el estilo costumbrista en Sudamérica fue adaptado de España y se basa en la aún más antigua tradición flamenca de las escenas de géneros. Representa la vida cotidiana de la gente, mezclando rasgos románticos y realistas.



Imagen 2: Tarjeta postal "Rua de São Bento", editor: Guilherme Gaensly, São Paulo, enviado 29/11/1902, colección de SHMH/Altonaer Museum, Hamburgo.

Los motivos costumbristas contrastaban con vistas de culturas de transporte más modernas, por ejemplo de tranvías (imagen 2). En muchas ciudades sudamericanas – y no solo en las capitales – a comienzos del siglo XX tranvías eléctricos sustituyeron viejos medios de transporte como ferrocarriles urbanos de tracción animal. No obstante la marcha triunfal de tranvías eléctricos en las ciudades sudamericanas, tranvías a tracción de mulas desaparecieron solo en los años 20 del siglo XX.

En São Paulo, el tranvía eléctrico fue inaugurado en mayo de 1900 reemplazando los tranvías a tracción de mulas. Después de Rio de Janeiro, Salvador y Manaus [Sao Paulo] fue la cuarta ciudad brasileña con tranvía eléctrico. La empresa canadiense "São Paulo Railway, Light & Power Company" que mantenía el tranvía estableció una central hidroeléctrica para generar energía a Parnaíba en el río Tietê, a 35 kilómetros de São Paulo.

Como el motivo del tranvía, las postales del Teleférico do Pão de Açúcar (imagen 3) y del Subte, o más exactamente de la entrada a la línea A del Subte en la Plaza de Mayo de Buenos Aires (imagen 4) son representaciones de una cultura de transporte moderna. En Rio de Janeiro, o Bondinho al Morro do Pão de Açúcar, construido por el ingeniero alemán

Julius Pohlí, fue inaugurada en 1912 y 1913. También en 1913 se inauguró el Subte de Buenos Aires. Fue la primera línea de subterráneo de toda América Latina, del hemisferio sur y de todos los países de habla hispana.



Imagen 3: Tarjeta postal "Caminho Aereo do Pao de Assucar. Rio de Janeiro", editor: Maison Chic, Rio de Janeiro, enviado 20/04/1915, colección de SHMH/Altonaer Museum, Hamburgo.



Imagen 4: Tarjeta postal "Buenos Aires – Avenida de Mayo", editor: Gastón Bourquin y Cía., Buenos Aires, c. 1920, colección de Hinnerk Onken.

En cuanto al medio de transporte particular más importante hoy, las imágenes de automóviles eran raras. Claro que hubo fotografías y postales de coches y autobuses (imagen 5). Pero aparte de las vistas urbanas de amplias avenidas (imagen 6), solo a partir de la mitad del siglo pasado circularon imágenes de una infraestructura automovilística avanzada en número significativo.



Imagen 5: Fotografía "Carretera en la zona de asentamiento alemán en el sur de Brasil", fotógrafo: Wilhelm Teubert, antes de 1928 (Lufft 1930: 15).



Imagen 6: Fotografía "Calle comercial en la ciudad portuaria colombiana Cartagena", fotógrafo: Scherl-Galloway, antes de 1928 (Lufft 1930: 13).

4. MOTIVOS DE FERROCARRILES E INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Al grupo de imágenes de culturas de transporte e infraestructuras pertenecen también las fotografías y postales con motivos que representan la modernidad de las naciones, en particular de las metrópolis sudamericanas. El símbolo más importante del progreso era el ferrocarril. Asimismo, esto era parte de la iconografía nacional expuesta en fotografías y tarjetas postales. En primer lugar los productores, es decir fotógrafos y editores, decidían qué imágenes circulaban. Respondiendo al espíritu modernizador de su clase, los editores sudamericanos exponían ferrocarriles, vías, estaciones, puentes y túneles.



Imagen 7: Fotografía "Ferrocarril de Paranaguá a Curitiba, construido por ingenieros alemanes, estado de Paraná", fotógrafo desconocido, comienzos del siglo XX? (Rohrbach 1930: 220).

Publicaciones alemanas en este contexto destacaron los rendimientos de compatriotas. El ferrocarril de vía estrecha entre el puerto de Paranaguá y la capital del estado brasileño de Paraná, Curitiba, construido por ingenieros alemanes (imagen 7), en 80 kilómetros supera una diferencia de altura de 951 metros. En total, la línea de una sola vía es de 110 kilómetros. El trayecto por la Serra do Mar, inaugurado en 1885, fue proyectado por Ferdinand de Lesseps, constructor del canal de Suez. Con sus 15 estaciones, 13 túneles, 32 puentes y 41 viaductos de acero importados de Bélgica es considerado como una obra maestra de la ingeniería de fines del siglo XIX.

Vistas de ferrocarriles en los Andes, sobre todo del Perú, probaron que incluso en esta región de terrenos difíciles había una infraestructura ferroviaria (imagen 8). Estas vistas no solo destacan la modernidad sino también el aspecto económico: demostraban que la explotación de recursos naturales, agricultura y comercio eran posibles.



7. — Typische Andenbahn, Challapabrücke 4000 m über dem Meeresspiegel, Centralbahn, Peru.

Imagen 8: Fotografía “Ferrocarril andina típica, Puente de Challapa a 4000 m sobre el nivel del mar, Ferrocarril Central Andino, Perú”, fotógrafo desconocido, primera década del siglo XX? (Preusse-Sperber 1913: 32).

5. MOTIVOS DE CULTURAS DE TRANSPORTE MARÍTIMAS Y AÉREAS

En cuanto a los motivos de las culturas de transporte sudamericanas a fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX predominan vistas de ferrocarriles, de tranvías y otros aspectos urbanos. Como ya fue indicado, motivos de automóviles o carreteras solo emergieron después de los años 20 del siglo XX. Para la época considerada aquí, otros proyectos de infraestructura eran más importantes. Sobre todo hay que mencionar puertos y otros motivos de la cultura de transporte marítima. El fotógrafo y editor alemán Georg Huebner, residente en la ciudad de Río Negro, por ejemplo, publicó una vista del puerto de Manaos con las modernas instalaciones del muelle, donde grúas, cabestrantes y tiros de cables fueron electrificados (imagen 9).



Imagen 9: Tarjeta postal “Manãos. Tracção aerea por electricidade da M.H. Ltd. Flutuante das Torres”, editor: Georg Huebner & Amaral, Photographia Allemã, Manãos, c. 1910, colección de SHMH/Altonaer Museum, Hamburgo.



65. Aussicht über einen Teil des Hafens mit den Docks in Buenos Aires (Flugphotographie.) Zu Seite 121

Imagen 10: Fotografía “Vista de parte del puerto con los diques en Buenos Aires (fotografía aérea)”, fotógrafo desconocido, c. 1920? (Nordenskjöld 1927: 192).

En las vistas aéreas del puerto y los diques de Buenos Aires (imagen 10) o del puerto de Porto Alegre (Rohrbach 1930: 144/145), de manera indirecta se advierte otro medio de transporte moderno: el avión. Las primeras fotografías aéreas datan de los años cincuentas y sesentas del siglo XIX. Fueron tomados de puntos altos o, sobre todo, de globos de aire caliente. Más tarde, se hicieron fotografías de vista a vuelo de pájaro desde aviones.

El epígrafe de fotografías aéreas como las de muchas postales similares (Onken 2019: 128) destacan la “vista desde un aeroplano” como símbolo de modernidad. Las imágenes espectaculares, resultado de la combinación de varias técnicas modernas: la fotografía, la fototipia y la aviación, no solo abrieron vistas panorámicas imposibles en otras perspectivas, sino también hicieron posible que los observadores participaran en el sueño de volar.

Como muestra el gran número de postales y fotografías publicadas en libros o revistas, las vistas aéreas fueron muy populares. En América Latina, se producían las primeras de estas fotografías probablemente en los años 10 del siglo XX. Pero en gran cantidad solo surgieron en los años 20 y 30, después de los éxitos de pioneros como el chileno Dagoberto Godoy Fuentealba, quién en 1918 pasó los Andes en avión. El cuzqueño Alejandro Velasco Astete voló de Lima a Cuzco el 31 de agosto de 1925 y murió una mes más tarde durante un vuelo a Puno, cuando quiso evitar a la gente que se encontraba en el campo previsto para el despegue (Hiatt 2007).



Imágenes 11 y 12: Fotografías “Selva, glaciar, mar y avión en Tierra del Fuego” y “Capitán Gunther Plüschow (a la izquierda) con su acompañante Ernst Dreblow antes del despegue sobre mundos desconocidos” de Kurt Neubert (?), 1927/29 (Plüschow 1929: 125 y 12).

Muchos aviadores eran europeos como el inglés George Miller Dyott, director de Dyott & Compañía en Lima, que producía y vendía, entre otras, fotografías aéreas, o el alemán Gunther Plüschow, quien en 1928 sobrevoló con su ingeniero Ernst Dreblow por primera vez el Cabo de Hornos, la cordillera de Darwin, los glaciares patagónicos y las Torres del Paine. Regresaron con fotografías (imágenes 11 y 12) y material fílmico. En otra expedición, enero de 1931, fallecieron al caer su “Silberkondor” en un brazo del lago Argentino.

Además, hubo varios norteamericanos entre los pioneros de la aviación en Sudamérica. En diciembre de 1926, Major Herbert Dargue encabezó un grupo de cinco aviones en el “Pan-American Goodwill Flight” de 35.000 kilómetros sobre veinte países. Los americanos Robert Shippee y George R. “Tuck” Johnson, a fines de los años 20 y a comienzos de los años 30, sobrevolaron y fotografiaron sitios arqueológicos como el complejo de Kuélap y peculiaridades geológicas como el cañón del Colca en el Perú (Shippee 1932a y b). Una de las fotografías aéreas más conocidas son las que Rachael Mary Meader tomó de las líneas de Nazca, cuando junto con su marido Richard Upjohn Light, en 1937/38, sobrevoló amplias partes de Sudamérica y África.

6. ASPECTOS DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS Y ESTATALES

Además de los tranvías y otros medios de transporte, la infraestructura urbana y estatal fue representada, por ejemplo, mediante vistas de lugares que representan al estado, es decir edificios e instituciones oficiales: los palacios de gobierno no solo de las capitales nacionales, sino también de las ciudades de provincia, parlamentos, de bancos nacionales u otros aspectos de la metrópoli moderna – en especial de Buenos Aires que de verdad no tenía por qué temer a su comparación con ciudades europeas. Pero también con respecto a Montevideo, el escritor alemán Karl May informó los lectores en su obra *Am Río de la Plata*:

“Ningún Gaucho cabalga por la calle, los rasgos indios son raros y no se encuentran negros con más frecuencia que en Londres o Hamburgo. Los vestidos de los hombres como los de las mujeres son franceses. Pasan días hasta se ve una dama con la mantilla española. La mayoría de los habitantes es de origen europeo. [...] Resumiendo, quedándose adentro de la ciudad no se nota que se esté en Sudamérica. Igualmente, se podría pensar que se encuentra en Burdeos o Trieste.” (May [1894] 1964: 15, trad. H.O.)

Una gran cantidad de fotografías y tarjetas postales muestran un estado, una economía y una infraestructura que permitían el desarrollo de una vida social con acceso al ocio en jardines botánicos, zoológicos, hipódromos o teatros, entre otros. Esto entraba en contradicción con la idea de la inestabilidad política notoria en los países de Sudamérica, una idea tan extendida que hacía parecer que la rebelión o la revolución fuera un deporte latinoamericano, como lo expresó, por ejemplo, Kasimir Edschmid (Edschmid 1931: 21). Sin embargo, en postales y fotografías se puede ver el leitmotif positivista: orden y progreso que no solo decora la bandera brasileira.

El último aspecto que debe ser mencionado está relacionado con los motivos de los tranvías eléctricos que ya fueron mencionados: La postal de la Plaza de Mayo de Buenos Aires, publicada probablemente alrededor de 1910 por el editor J. Cunill de Buenos Aires, destaca la modernidad en forma de la metrópoli electrificada (imagen 13). Erni, el hombre quien envió la postal en 1924 desde Buenos Aires, aún acentuó la impresión de modernidad en su mensaje a la familia de Max Walther, deshollinador del distrito de Coppenbrügge, cerca de Hannover, mandando “viele Grüße aus der schönen Weltstadt” – muchos saludos de la metrópoli hermosa.



Imagen 13: Tarjeta postal „Plaza Mayo – Buenos Aires“, editor: J. Cunill, Buenos Aires, c. 1910, enviado 31/03/1924, colección de Hinnerk Onken.

Desde su establecimiento en el siglo XIX, primero con faroles de gas, más tarde con luz eléctrica, la iluminación urbana nocturna con luz artificial es considerada una característica de la época moderna y del progreso. Sus funciones sociales son diversas: la iluminación no solo procura seguridad en el espacio público y hace posible actividades económicas y sociales independientemente de la luz del día, sino que, asimismo, sirve para la puesta en escena y como instrumento del poder. Fue un símbolo de riqueza y de vida nocturna metropolitana. El viajero alemán Carl Kircheiß por ejemplo, fascinado por Buenos Aires, escribió sobre la capital argentina: “Caminando por la ciudad admiré la iluminación. La ciudad nada en luz, sobre todo la Plaza de Mayo. Debe ser increíble la suma que cuesta. Un desarrollo de luz similar se ve solamente en Nueva York”. (Kircheiß 1933: 87, trad. H.O.)

Para satisfacer la demanda de electricidad en Sudamérica se construyeron las primeras centrales hidroeléctricas al fin del siglo XIX. Así como otras innovaciones, fotos y postales también mostraban este desarrollo de la infraestructura moderna. Una postal fotográfica de la colección del Altonaer Museum en Hamburgo, publicada por Adolfo Kape-lusz alrededor de 1910 muestra el Dique San Roque, en el Valle de Punilla de la provincia de Córdoba. La construcción del dique empezó en 1884, cuatro años después de la inauguración de la primera central hidroeléctrica del mundo en Northumberland en Inglaterra. Aunque hubo un escándalo de corrupción (el contratista Juan Biale Massé y el ingeniero Carlos Cassaffouth fueron detenidos), los trabajos terminaron a comienzos de los años 90

del siglos XIX. El dique fue el más grande de su tiempo y conocido en todo el mundo.



Imagen 14: Tarjeta postal „Rep. Argentina, Pcia. de Tucumán. Hydro Electrica del Rio Lules, No. 207“, editor desconocido, Argentina, enviado 26/07/1913, colección de Hinnerk Onken.

Otra postal muestra la central hidroeléctrica en la pintoresca Quebrada de Lules, en la provincia de Tucumán (imagen 14). Fue construida entre 1900 y 1910 por la Compañía Hidroeléctrica de Tucumán, para proveer la electricidad que la capital de la provincia necesitaba, sobre todo para luz eléctrica. La central con su potencia de 3.750 Kilowatt, era la más potente del país. El motivo, cuya modernidad es acentuada por la conexión ferroviaria en la escena, es complementado de manera sorprendente por el mensaje (en alemán) del remitente, Karl Erythropel, a la señorita Erna Ludwig, residente de la Kopernikusstraße en Berlín-Friedrichshain: “Estimada señorita Ludwig! Muchas gracias por las postales hermosas del Harz. Qué lindo sería oler el aire de bosque alemán. Saludos cordiales de su viejo amigo Karl Erythropel.” El Harz con su bosque y el aire sano para el Sr. Erythropel y quizás también para la destinataria era la encarnación de la pura natura comparado con la nación moderna de Argentina y la metrópoli de Buenos Aires, dónde se encontraba Karl Erythropel cuando mandó la postal. Se invirtió la idea dicotómica corriente de Sudamérica y Alemania.

Sin embargo, como el discurso modernista era un discurso global, los medios visuales de este discurso eran globales también. Esto no es válido solamente en cuanto a su circulación –como este artículo muestra, fotos y postales sudamericanas, por ejemplo, llegaron a observadores en Alemania – sino que también la dimensión global afecta a los motivos: imágenes de culturas de transporte e infraestructuras modernas no son una particularidad sudamericana. Fotos de ferrocarriles y estaciones, de puertos o de infraestructuras urbanas existen de muchos lugares en casi todo el mundo.

7. EN LUGAR DE UNA CONCLUSIÓN

Seguramente, también hay otras dimensiones en las imágenes que son tratados en este artículo. Nunca hay una sola versión, ni una versión “correcta” de interpretación de una imagen. Como Roland Barthes lo formuló, las fotografías, que también forman la base

de muchas tarjetas postales, no son documentos transparentes en una lengua universal. Según él, se trata de un signo, un fenómeno semiótico, cuyo magia resulta de la transparencia supuesta que concede autoridad a interpretaciones diferentes (Barthes [1964] 1990). Las imágenes que son presentadas en este artículo se pueden, pues, interpretar no solo como símbolos de la modernización de las naciones sudamericanas, sino de manera diferente también. De manera implícita demuestran también que la faceta opuesta de modernidad y desarrollo infraestructural es la expulsión y la extinción de los indígenas, contemporáneamente percibidos como atrasados. A veces esto incluso es explícito en medios visuales. El contraste entre indígenas atrasados, condenados a morir, y la nación moderna es particularmente evidente en imágenes que muestran colisiones del presente y del pasado. Tal choque de culturas se puede ver en una postal publicada probablemente en 1910 en Argentina con ocasión del centenario de la independencia (imagen 15). En primer plano muestra un indígena vestido con un taparrabo y armado con una lanza, al fondo se aproxima un tren. El sentido de la postal queda claro: el indígena es arrollado del progreso.



Imagen 15: Tarjeta postal „Centenario de la República Argentina. Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres. Buenos Aires Mayo à Noviembre 1910“, editor desconocido, Buenos Aires?, c. 1910, colección de Daniel M. Cisilino, Dublin / Buenos Aires.

NOTAS

1. Lo que presento en este artículo es parte y resultado del proyecto de investigación “Ambivalente Bilder: Fotos und Bildpostkarten aus Südamerika im Deutschen Reich, ca. 1880-1930” de la DFG, <https://gepris.dfg.de/gepris/projekt/218471600> [03.12.2019]. Véase también Onken 2019.
2. Para ser claro: a continuación voy a usar el concepto de la modernidad y también la palabra modernización aunque no comparto sus aspectos ideológicos. Más bien, sigo a Christopher Bayly en su

uso del concepto de moderno en su obra “The Birth of the Modern World” (Bayly 2004).

3. Se nota que esta y otras imágenes de ese tiempo son iluminadas manualmente, porque a comienzos del siglo XX no existía la fotografía nocturna, no se había aun inventado el “flash”. En Sudamérica los hermanos Carlos y Miguel Vargas de Arequipa en la segunda mitad de la década de los años 10 y en los años 20 del siglo XX fueron pioneros de la fotografía nocturna.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDERMANN, J. (2007) *The Optic of the State: Visuality and Power in Argentina and Brazil* (Illuminations. Cultural Formations of the Americas). Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.
- ANDERSON, B. (1983) *Imagined Communities: Reflections on the Origins and Spread of Nationalism*. London: Verso.
- BAILY, C.A. (2004) *The Birth of the Modern World, 1780-1914: Global Connections and Comparisons*. Oxford: Wiley-Blackwell.
- BARTHES, R. ([1964]1990) “Rhetorik des Bildes” *Der entgegenkommende und der stumpfe Sinn* (Kritische Essays, 3), 24-46. Trad. Dieter Hornig. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- EDSCHMID, K. (1931) *Glanz und Elend Süd-Amerikas: Roman eines Erdteils*. Frankfurt a.M.: Societäts-Verlag.
- GIORDANO, M. (2009) “Nación e identidad en los imaginarios visuales de la Argentina: Siglos xix y xx”, *Arbor* 185 (740), 1283-1298.
- HIATT, W. (2007) “Flying ‘Cholo’: Incas, Airplanes, and the Construction of Andean Modernity in 1920s Cuzco, Peru”, *The Americas* 63 (3), 327-358.
- HOBSBAWM, E. y RANGER, T. (eds.) (1983) *The Invention of Tradition* (Past and Present Publications). Cambridge: Cambridge University Press.
- KIRCHEIß, C. (1933) *Polarkreis Süd – Polarkreis Nord: Als Walfisch- und Seelenfänger rund um die beiden Amerika*. Leipzig: Koehler.
- LUFFT, H. (1930) *Lateinamerika*. Leipzig: Bibliographisches Institut.
- MAY, K. ([1894]1964) *Am Rio de la Plata / In den Kordilleren*. Stuttgart / Hamburg: Deutscher Bücherbund.
- NORDENSKJÖLD, O. ([1923]1927) *Südamerika: Ein Zukunftsland der Menschheit. Natur / Mensch / Wirtschaft*. Trad. Ignaz Schlosser. Stuttgart: Strecker & Schröder.
- ONKEN, H. (2019) *Ambivalente Bilder: Fotos und Bildpostkarten aus Südamerika im Deutschen Reich, ca. 1880-1930*. Bielefeld: transcript.
- PAUL, G. (ed.) (2008-2009) *Das Jahrhundert der Bilder* (2 vols). Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- PLÜSCHOW, G. (1929) *Silberkondor über Feuerland*. Berlin: Ullstein.
- PREUSSE-SPERBER, O. (1913) *Süd- und Mittel-Amerika: Seine Bedeutung für Wirtschaft und Handel. Ein Ratgeber für Exporteure, Importeure, Ansiedler, Minen-Interessenten, Kapitalisten usw.* Berlin: Salle.
- REHBEIN, A. ([1927]1930) *Vom Polarstrande zum Wüstenrande*. Berlin: Peter J. Oestergaard.
- ROHRBACH, P. (1930) *Das Deutschtum über See*. Karlsruhe: Schille & Co.
- SHIPPEE, R. (1932a) “The ‘Great Wall of Peru’ and Other Aerial Photographic Studies by the Shippee-Johnson Peruvian Expedition,” *Geographical Review* 22 (1), 1-29
- (1932b) “Lost Valleys of Peru: Results of the Shippee-Johnson Peruvian Expedition,” *Geographical Review* 22 (4), 562-581
- SILVESTRI, G. (2003) “El viaje de las Señoritas”, *Revista todaVIA*, No. 4, 32-37, <https://issuu.com/fundacionosde/docs/todavia-04>

