

HISTORIA 396
ISSN 0719-0719
E-ISSN 0719-7969
VOL 15
N°1 - 2025
[565-594]

INTRODUCCIÓN A LA INFLUENCIA DEL TRANVÍA EN LA EXPANSIÓN URBANA DE BARRANQUILLA ENTRE FINALES DEL SIGLO XIX E INICIOS DEL SIGLO XX

*AN INTRODUCTION TO THE INFLUENCE OF THE TRAMWAY
ON THE URBAN SPRAWL OF BARRANQUILLA BETWEEN
THE LATE 19TH AND EARLY 20TH CENTURY*

Emilio Reyes-Schade

Universidad de la Costa (Colombia)
ereyes9@cuc.edu.co

Christian Maldonado Badrán

Universidad de la Costa (Colombia)
cmaldona6@cuc.edu.co

Santiago Iglesias Arrieta

Investigador independiente
saniglesias02@gmail.com

Johan Peluffo Acosta

Investigador independiente
johanpeluffo07@gmail.com

Resumen

El presente artículo presenta una aproximación inicial al proceso de expansión urbana de parte de la ciudad de Barranquilla a partir de la implementación del tranvía como sistema de transporte y mecanismo de modernización a finales del siglo XIX y las primeras dos décadas del siglo XX, período en el que funcionó dicho sistema, en tanto complemento de las acciones del Ferrocarril de Bolívar y medio de transporte urbano. Usando fuentes primarias y secundarias, con revisión bibliográfica sobre el tema, y con la reconstrucción de planos de la época con llenos y vacíos, damos cuenta de cómo la influencia del tranvía contribuyó a que dos sectores urbanos de Barranquilla se expandieran, uno comercial y otro residencial, superando los límites que hasta entonces tenían dichos sectores y marcando la expansión de la ciudad en los años siguientes. Una expansión que hoy en día se evidencia en la consolidación del centro histórico de Barranquilla y en el crecimiento hacia el norte, área donde se ubicó desde un comienzo parte del sector residencial. De esta manera, a pesar de que el sistema del tranvía colapsó y dejó de funcionar en la

década de 1920, repercutió en la manera en que Barranquilla proyectó su expansión urbanística en los años siguientes.

Palabras clave: expansión urbana; transporte urbano; tranvía; Barranquilla.

Abstract

This article is an introductory approach that shows the early expansion process of the urban morphology of part of the city of Barranquilla from the introduction of the tramway as a transportation system and modernization mechanism in the late nineteenth century and the first two decades of the twentieth century, a period in which the system operated as a complement to the actions of the Bolívar Railroad and as a means of urban transportation. Using primary and secondary sources, with bibliographic review on the subject, and by reconstructing the plans of the analysed period to contrast build and the unbuilt, we show how the influence of the tramway contributed to the expansion of two sectors of the city of Barranquilla, one commercial and the other residential, overcoming the limits that these sectors had until then and defining what would be the expansion of the city in the following years. We have concluded that the tramway caused an expansion that today is evidenced in the consolidation of the historic center of Barranquilla and in the growth towards the north, where part of the residential sector was located from the beginning. Therefore, even though the tramway system collapsed and ceased to operate in the 1920s, it had an impact on how Barranquilla projected its urban expansion in the following years.

Keywords: urban sprawl; urban transport; tramway; Barranquilla.

INTRODUCCIÓN

Sobre la base conceptual y técnica que establece a los medios de transporte guiados como instrumentos de prefiguración y estructuración del proceso de urbanización de finales del siglo XIX y principios del siglo XX, la implementación del tranvía en la conformación de lo urbano ha supuesto desde sus inicios cierta valorización y jerarquización de la trama urbana¹. Aunque posteriormen-

1 Agradecemos a Sofía Rivera García por sus valiosos aportes durante el desarrollo de este artículo, que es parte del proyecto de investigación "Urbanización del movimiento: espacio público, transporte público, accesibilidad y cohesión urbana", INV.110-04-001-19 Universidad de la Costa, Colombia.

te se retomó como estrategia de intervención de la ciudad contemporánea², tuvo una función tanto como hacedor de un proceso temprano de urbanización, como vestigio y/o preexistencia, que sirvió de base para una organización posterior. En ambos sentidos, e independientemente del espacio temporal de actuación, el tranvía como núcleo organizador del tejido de la ciudad ha superado múltiples aspectos de la dinámica urbana y por ende de la morfología de la ciudad o de parte de ésta³.

Dentro de la bibliografía existente, la importancia que supone la relación entre transporte y expansión urbana, principalmente desde el enfoque de la definición e interpretación de la morfología urbana y las implicancias de la movilidad en esta, ha visto matizar la prioridad inicial en los aspectos medibles y cuantificables de la regularización y planificación urbana, por los aspectos materiales (físicos, funcionales y espaciales) e Inmateriales (perceptivos, simbólicos y representativos) de un fenómeno que también es social y cultural.

A partir de la intersección de estos aspectos en el campo de la historia y los estudios urbanos, son diversos los enfoques que ahondan sobre la morfología urbana como soporte sistémico y representación de los factores que promueven ciertas dinámicas de crecimiento, permitiendo una forma de vida en la ciudad y su interpretación diaria. En esta línea encontramos los trabajos de Kevin Lynch sobre la imagen de la ciudad y la buena forma de esta⁴, la revisión y adaptación de estos conceptos al contexto latino, realizada por Pedro Brandão⁵, así como los trabajos de Aldo Rossi⁶. Con un mayor énfasis en la relación sistémica de las dinámicas urbanas se encuentra Gabriel Dupuy⁷, a quien se suman los trabajos desarrollados por Christopher Alexander y Nikos Salingaros de análisis estructural basados en patrones⁸.

En complemento a lo anterior, la movilidad desde las prácticas y significados de lo cotidiano amplía los alcances del estudio de las dinámicas de crecimiento urbano a través de la morfología, en el sentido que ambas ya no solo se tratan

-
- 2 Amar, Georges. *Homo Mobilis. La nueva era de la movilidad*. Buenos Aires, La Crujía Ediciones, 2011.
 - 3 Laisney, Francois y Grillet-Aubert, Anne. *Architectures du Transport: Tramway, espaces publics et mobilités*. París, IPRAUS, Institut Parisien de Recherche: Architecture Urbanistique Sociétés, 2006.
 - 4 Lynch, Kevin. *The Image of the City*. Boston, The MIT Press, 1964 [1960]; Lynch, Kevin. *Good City Form*. Boston, The MIT Press, 1984.
 - 5 Brandão, Pedro. *La imagen de la ciudad: estrategias de identidad y comunicación*. Barcelona, Publicacions i Edicions Universitat de Barcelona, 2011.
 - 6 Rossi, Aldo. *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona, Gustavo Gili, 1981.
 - 7 Dupuy, Gabriel. *El urbanismo de las redes*. Barcelona. *Oikos-Tau*, 1998.
 - 8 Alexander, Christopher; Ishikawa, Sara y Silverstein Murray. *A pattern language: towns, buildings, construction*. Nueva York, Oxford University Press, 1977; Alexander, Christopher. "A city is not a tree". *Architectural Forum*, Vol. 122, N°1-2, 1965, pp. 58-62; Salingaros, Nikos y Van Bilsen, Arthur. *Principles of urban structure*. Amsterdam, Technepress, 2005.

como el objeto de estudio, sino que pasan ser el enfoque teórico y metodológico de la cuestión urbana. En esta línea, cabe destacar en Latinoamérica el trabajo de autores como Guillermo Gucci y Tomás Errázuriz⁹, Walter Imilán y Paola Jirón¹⁰, Juan Montoro y Sebastián Moreno¹¹, entre otros, que ahondan en la problemática del transporte en la ciudad sobre la base de las prácticas cotidianas que le dan sentido al objeto móvil en el mundo material, y que han implicado retornar las bases de la experiencia urbana como representación que surge asociada a estas prácticas. Este giro en el enfoque ha de situarse dentro de las ciencias sociales en el movimiento denominado “giro de la movilidad” en el que autores como Kevin Hannan¹², Tim Edensor¹³, Mimi Sheller¹⁴, entre otros, han fomentado un acercamiento a los fenómenos de la ciudad y la sociedad desde el estudio de la movilidad de las personas, las cosas y las ideas en relación con su manifestación física y simbólica en términos de lo que podemos definir como representación cultural de una realidad.

Situando la discusión sobre el crecimiento de la ciudad en la evolución que han tenido los alcances del concepto de infraestructura en esta¹⁵, es posible relacionar el transporte guiado a un patrón urbano, en el cual la infraestructura es entendida como soporte físico, espacial y funcional catalizador del proceso de desarrollo de las ciudades. En este sentido la infraestructura puede ser entendida tanto como hacedora e impulsora material de las dinámicas necesarias para el crecimiento¹⁶, como también instrumento que prefigura, y con el tiempo, define preexistencias que denotan las transformaciones históricas del espacio y condicionan las formas de crecimiento y relacionamiento del mundo social¹⁷.

Lo anterior, ha conllevado una mayor complejidad funcional y social en los alcances asociados al concepto de infraestructura. En la primera mitad del siglo

-
- 9 Gucci, Guillermo y Errázuriz, Tomás. *El viaje colectivo. La cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur*. Talca, Editorial Bifurcaciones, 2018.
 - 10 Imilán, Walter y Jiron, Paola. “Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea”. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, N°10, 2018, pp. 17-36.
 - 11 Montoro, Juan y Moreno, Sebastián. “Identidad latinoamericana y sistemas de transporte. Notas para una semiótica de las identidades geo-culturales”. *DeSignis*, Vol. 34, N°1, p. 67-82.
 - 12 Hannam, Kevin; Sheller, Mimi y Urry, John. “Mobilities, immobilities and moorings”. *Mobilities*, Vol. 1, N°1, 2006, pp. 1-22.
 - 13 Edensor, Tim. “15 Rhythm and Arrhythmia”. Adey, Peter; Bissell, David; Hannam, Kevin; Murrin, Peter y Sheller, Mimi (eds.). *The Routledge handbook of mobilities*. Nueva York, Routledge, 2014, pp.163-170.
 - 14 Sheller, Mimi y Urry, John. “The new mobilities paradigm”. *Environment and planning A*, Vol. 38, N°2, 2006, pp. 207-226.
 - 15 Guajardo, Guillermo. “¿Qué es la infraestructura? Orígenes, giros y continuidades del concepto”. *ARQ*, N° 114, 2023, pp. 4-15.
 - 16 Tinbergen, Jan. *Shaping the World Economy. Suggestions for an International Economic Policy*. Nueva York, The Twentieth Century Fund, 1962; Latour, Bruno. *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford, Oxford University Press, 2005.
 - 17 Braudel, Fernand. *La Historia y las Ciencias Sociales*. Madrid, Alianza Editorial, 1968.

XX, el modelo de desarrollo urbano asociado a los preceptos del movimiento moderno y al fenómeno de metropolización afectó a la infraestructura de transporte, lo que devino en procesos de expansión urbana marcados por la dispersión y fragmentación socioespacial, generando infraestructuras dispersas y fragmentadas.

De acuerdo a la valorización teórica del concepto de infraestructura para la ciudad, el tranvía puede ser entendido como motor o catalizador de una determinada visión de crecimiento, la cual apunta a un modelo compacto por medio del establecimiento de una pauta de estructuración predecible que permite correlacionar bienes y servicios con el acceso a esta, fomentando la accesibilidad y calidad de cierto número de instancias urbanas, generando intercambios, encuentros, y nuevas relaciones producto de la misma estructura¹⁸.

Con relación al papel histórico de los transportes en la conformación de la ciudad y en específico del tranvía en la modernidad de la ciudades latinoamericanas de principios del siglo XX, gran parte de los estudios se encuentran concentrados en países como Argentina, Brasil, Chile, México y en menor medida en las ciudades principales de Bolivia, Colombia y Uruguay¹⁹, lo que denota un amplio campo de profundización a partir de lo cual es posible aspirar a un mayor entendimiento de las problemáticas urbanas de ciudades intermedias como el caso de Barranquilla en la región caribe Colombiano.

Para el caso de la ciudad de Barranquilla, el estudio del papel histórico del transporte en la expansión y configuración de su trama urbana ha sido escaso. El transporte es una variable que no se ha tenido en cuenta al momento de analizar la historia urbana de la ciudad, pues los trabajos desarrollados por disciplinas como la historia o la arquitectura han privilegiado los problemas de salubridad e higiene²⁰, el crecimiento urbanístico de la ciudad²¹, las políticas y los intentos de planeación²², la organización urbana del área actualmente denominada como centro histórico²³, así como los estudios relacionados a la

18 Amar, Georges. *Homo Mobilis: une civilisation du mouvement: de la vitesse à la reliance*. Lomoges, FYP éditions, 2016.

19 Zunino, Dhan y Giucci, Guillermo. "Historia, cultura y movilidad". Zunino, Dhan; Jirón, Paola y Giucci, Guillermo (eds.). *Nuevos términos claves para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Teseo, 2023, pp.125-137.

20 Chapman, William y Agudelo, Ángela Lucía. *Entre la modernización y el desorden: problemas de salubridad pública en Barranquilla 1900-1905*. Barranquilla, Sello editorial Universidad del Atlántico, 2015.

21 Ospino, Porfirio. "El desarrollo urbano de Barranquilla y su dinámica regional, 1777-1993". Sánchez, Luis (comp.). *Barranquilla: lecturas urbanas*. Barranquilla, Observatorio del Caribe y Universidad del Atlántico, 2003, pp. 3-44.

22 Panza, Edgardo. *Planeación en Barranquilla (1950-1990): elementos para la construcción de su Historia*. Barranquilla, Educosta, 2009.

23 Mestre, Juan Pablo. *Desarrollo urbano y arquitectónico del centro histórico de Barranquilla Atlántico, 1905-1955*. Barranquilla, Corporación Luis Eduardo Nieto Arteta, 2019.

proliferación en el espacio urbano de enfermedades como la tuberculosis a inicios del siglo XX²⁴. Si bien estos trabajos tienen un componente de historia urbana y arrojan luces sobre procesos urbanísticos de Barranquilla, ninguno se cuestiona sobre el rol del transporte público como infraestructura en la expansión y configuración de la trama urbana, así como de las movilidades de las personas.

Como un caso particular, Oscar Salazar hace un acercamiento a las dinámicas de movilidad de Barranquilla durante la segunda mitad del siglo XX²⁵, abordando una parte del transporte público como el servicio de autobuses, y haciendo énfasis en las formas de movilidad en la ciudad, los desplazamientos y patrones de circulación de las personas, sin abordar la configuración de la trama urbana ni la transformación de la morfología de la ciudad.

Por lo tanto, es posible identificar un vacío en el análisis de los sistemas de transporte público como configuradores de la trama urbana en Barranquilla, a pesar de que la ciudad presentó desde inicios del siglo XX un crecimiento poco organizado²⁶, en el que los medios de transporte jugaron un papel importante en tanto variable que debe tenerse en cuenta.

De esta manera, el presente artículo se centra en un acercamiento al proceso de expansión urbana de la ciudad de Barranquilla, Colombia, entre finales del siglo XIX e inicios del XX (1892-1927), a partir de la correlación de los aspectos técnicos y de explotación del tranvía, partiendo del supuesto de que la morfología urbana ha estado condicionada desde el punto de vista físico-espacial por el sistema de implementación del transporte, su disposición y trazado, el cual ha determinado su organización a partir de la posibilidad de acceso a las distintas instancias urbanas (equipamiento, servicios y actividades, a modo de concatenación). Esta accesibilidad ha caracterizado la experiencia urbana de Barranquilla como un continuum de la vida cotidiana, generando una pauta coherente y reconocible en el imaginario colectivo basada en su estructura o trazado.

Con el fin de poner en valor el papel del tranvía en la expansión urbana, se realizó una contextualización del proceso de concreción morfológica de la ciudad, a partir de imágenes, mapas y diagramas, para identificar las relaciones forma-

24 Miranda, Dalín. *Barranquilla: Tuberculosis, cultura y sociedad, 1900-1930*. Barranquilla. Editorial Universidad del Atlántico, 2018.

25 Salazar, Oscar. "Hacer circular y dejar pasar. Los ensamblajes de las movilidades urbanas en Bogotá y Barranquilla a mediados del siglo XX". Tesis de Doctorado en Ciencias Humanas y Sociales, Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, 2015.

26 Salazar Arenas, Oscar. "El urbanismo contingente en las obras públicas y el gobierno urbano: Barranquilla en las décadas de 1950 y 1960". X Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Córdoba, junio de 2018. Barcelona, Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya.

les, funcionales y espaciales que se producen entre el transporte guiado (tranvía) y el espacio público, adicionalmente se empleó la metodología de análisis de llenos-vacíos, la cual se enfocó en un primer momento en la correlación entre configuración y estructuración de lo urbano, y en un segundo momento sobre la organización de las diversas instancias urbanas y su proyección en el crecimiento de una parte de la ciudad. En ambos casos, el marco específico de referencia es la relación entre lo edificado y lo no edificado, reduciendo ambos elementos a su estado básico de sólidos y vacíos.

Esta contextualización morfológica inicial del proceso de expansión urbana se fundamenta y complementa con un acercamiento histórico del valor material y simbólico que el transporte, en este caso el tranvía, tuvo como promotor de la modernidad urbana para el caso específico de la ciudad de Barranquilla (Colombia), lo cual se identifica como un tema escasamente abordado en ciudades intermedias como el caso de estudio aquí planteado. Para esto, se trabajó con base al análisis de fuentes primarias y secundarias (prensa de la época, crónicas y textos historiográficos sobre la ciudad de Barranquilla), propio de una metodología historiográfica. A partir de esta metodología pretendemos dar cuenta de la importancia que tuvo el tranvía en la configuración de la trama urbana de Barranquilla, la cual no fue netamente una respuesta a dicho sistema de transporte, pero sí se benefició de él, ampliando sus límites y extensión a medida que se extendían sus rutas y tramos.

EL TRANVÍA COMO PROMOTOR DE LA MODERNIDAD URBANA

Desde una perspectiva histórica, el tranvía mecánico se reconoce como un transporte planteado y desarrollado para las condiciones urbanas que marcaron los procesos de modernización y expansión urbana que marcaron los procesos de modernización y expansión urbana que, posterior a un proceso de decaimiento producto de cambios en el modelo urbanístico y económico preponderante a partir del surgimiento y masificación del transporte mecánico individual (automóvil), retoma un papel significativo como infraestructura pública a partir de finales del siglo XX en lo que autores como Jordi Borja²⁷, Antoni Remesar²⁸, entre otros, definen bajo el concepto de “hacer

27 Borja, Jordi y Muxí, Zaida. *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona, Electa, 2003 [2001].

28 Remesar, Antoni. “Decoro urbano. Apuntes de ida y vuelta sobre arte, espacio público y ambientes urbanos de calidad”. *Modulo Arquitectura CUC*, Vol.19, N°1, 2017, pp. 9-20.

ciudad”²⁹. En este sentido, el “hacer ciudad” que se ha asociado a este medio de transporte y sus avances tecnológicos está ligado a la introducción de la *urbanidad*, la cual es a su vez condición y representación de nuevas formas de habitar, no solo a partir de un carácter práctico, funcional e institucional (con evidentes repercusiones en aspectos como la movilidad y la accesibilidad) de los criterios anteriormente mencionados de estructuración del crecimiento, sino del “sentido de urbanidad”, concepto que hace referencia a las condiciones de calidad del espacio urbano advertidas por el ciudadano³⁰.

Este sentido de urbanidad otorgado por el tranvía y las condiciones de calidad que implica, actúan como forjadores de una idea o anhelo de modernidad, contribuyendo a la consolidación física de un quehacer o sentir “urbano”, el cual queda evidenciado en gran medida en la morfología o configuración de la ciudad y en su proyección como infraestructura (soporte) que propicia cierta forma de vida. Como sostienen Dhan Zunino y Guillermo Giucci, “las tecnologías del transporte, además, tienen el poder de encarnar símbolos como el progreso, la civilización, la libertad, la modernidad”, asimismo, “sintetizan el modo en el que los vehículos encarnaron la modernización material o el llamado ‘progreso técnico’”³¹.

Bajo estos alcances, la llegada de los medios de transporte, su infraestructura y tecnología, se percibe en las urbes de Latinoamérica de finales del siglo XIX como un adelanto significativo en el cumplimiento de esos anhelos de crecimiento y prosperidad, impactando en el desarrollo urbano y condicionando “las formas de circulación y el propio modo de vida cotidiano”³². En este sentido, y aunque en gran medida sus beneficios estuvieran asociados principalmente a grupos específicos de la sociedad -obviando muchas veces las demandas sociales y territoriales de cada época-, el discurso que muestra a los medios de transporte como innovación de una voluntad natural de evolución, instala la idea de que el transporte es un elemento civilizador. De esta forma, los medios de transporte, además de establecer parcialmente la pauta de crecimiento, motivaron la prosperidad económica y cierto posicionamiento, deno-

29 El concepto hace referencia al conjunto de instrumentos y prácticas formales e informales como forma no unívoca y clara de expresión en la que concretamos material e inmaterialmente la forma en que nos vemos, escuchamos y relacionamos con el otro y con el entorno “Construir no es solo medio y camino para el habitar. El construir es, en sí mismo, ya el habitar.” Heidegger, Martin. *Conferencias y artículos*. Barcelona, Ediciones Serbal, 1994 [1954], p. 128.

30 Bohigas, Oriol. *Reconstrucción de Barcelona*. Madrid, MOPU (Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo), [1986], p. 201; de Sola Morales, Manuel. *De cosas urbanas*. Barcelona, Gustavo Gili, 2008, p. 223.

31 Zunino y Gucci, “Historia, cultura y movilidad”, p. 131.

32 Castillo, Simón y Mardones, Marcelo. “Introducción. Un prisma histórico para la movilidad urbana del complejo presente.” Castillo, Simón y Mardones, Marcelo (eds.). *La ciudad en movimiento: estudios históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago de Chile, siglos XIX y XX*. Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2021, p. 22.

tando la concreción de la idea de nación, tal como plantea Rudyard Kipling³³. Este principio fue esbozado por Ildelfons Cerdá en su libro “Teoría general de urbanización” a partir del concepto de “Salto de Umbral”³⁴.

A inicios del siglo XX, en las aun recientes naciones de Latinoamérica, la promoción de estas ideas motivó una serie de iniciativas (públicas y privadas) de modernización en las ciudades capitales y en ciudades con relevancia a nivel económico, posicionadas a partir de la industria y el intercambio marítimo, en las que el tranvía eléctrico “estimuló ideas de movilidad rápida, segura y limpia”, logrando a la vez “ser un transporte accesible en términos económicos a un público muy amplio”³⁵. Fue en este mismo contexto que “se gestaron las primeras experiencias masivas de movilidad cotidiana, dado que el ferrocarril urbano no solía ser tan accesible ni masivo”³⁶.

Dentro de las primeras experiencias latinoamericanas que transitaron del tranvía de tracción animal al eléctrico se encuentran las ciudades: Santiago de Chile, Lima (Perú) y La Habana (Cuba)³⁷, posteriormente el sistema fue incorporado en ciudades como Bogotá y Barranquilla (Colombia), en donde la idea del tranvía fue abrazada como una infraestructura ideal sobre la cual fue posible establecer las transformaciones hacia un Estado moderno. En este sentido, y aun cuando la trayectoria de cada nación tuvo sus particularidades, es posible reconocer una estructura similar, tal y como señala Guillermo Gucci: “tales semejanzas son producto de la historia común, especialmente de la estructura social y la posición geopolítica y económica que asumió América del Sur en los procesos de modernización que avanzaron durante el siglo XIX”³⁸, estos procesos de modernización estuvieron en muchos de los casos condicionados, a diferencia del hemisferio norte, por la falta de capital humano y económico que permitiera un acomodo de la vida urbana mediante el cumplimiento normativo del tránsito y la adaptación de la infraestructura al movimiento que este tipo de transporte requería.

No obstante, el crecimiento y la aparición del tranvía a tracción animal y posteriormente a electricidad, en el caso de Colombia, “abrió al mismo tiempo

33 Zunino y Gucci, “Historia, cultura y movilidad”, pp. 131-132.

34 El concepto alude a la idea de que la construcción de la ciudad ha estado marcada (cada periodo) por el estiramiento de las redes de infraestructura y el agotamiento de la capacidad de ésta, lo cual obliga a la construcción de nuevas infraestructuras que permitan la extensión de la urbanización durante un periodo de crecimiento. De igual modo, la lógica de este proceso lleva a concluir que cada espacio temporal de la ciudad es un espacio inacabado que condiciona el actuar futuro sobre está. Ver Cerdá, Ildelfons. *Teoría general de la urbanización, y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*. Madrid, Imprenta Española, 1867.

35 Zunino y Gucci, “Historia, cultura y movilidad”, p. 135.

36 *Idem*.

37 Entiéndase ambos medios de transportes como partes promotoras del incipiente proceso de modernización, aun cuando esta transición no fuera exitosa para todo los casos.

38 Gucci, Guillermo. “El viaje colectivo: la cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur”. *DeSignis*, Vol. 34, N°1, 2021, p. 21.

la posibilidad de pensar nuevas formas de orden urbano y social” en las que este transporte y su espacio convergen, se “articulan y organizan las posibles combinaciones de interacción social y cobran sentidos los modelos culturales”³⁹, con respecto al tipo de ciudad al que se aspiraba. Un ejemplo de esto es el proceso de transformación urbana de Bogotá (1884-1951), en el que el tranvía funcionó como elemento de conexión funcional, así como también de cohesión urbana y territorial, “un elemento infraestructural que sirvió a un desarrollo policéntrico lineal conformado por secuencias de diferentes espacios, actividades y usos existentes, [...] e indujo la consolidación de la nueva forma lineal en Bogotá en proceso de modernización”⁴⁰.

De igual forma, en la región del caribe colombiano, la inserción de tranvía en la ciudad de Barranquilla marcó en gran medida el inicio de una nueva época, en la pretensión de crear una ciudad moderna y progresista a la altura de la importancia y posicionamiento que la ciudad tenía en el ámbito nacional y regional como puerta fluvial del comercio internacional. En este sentido, cabe mencionar que las altas expectativas puestas en el tranvía a lo largo de los primeros años lograron sobrevivir varias décadas, pero finalmente sucumbieron ante el advenimiento de nuevas formas y opciones de movilidad. Las flotas de góndolas (buses antiguos) que convivían con el tranvía, pronto fueron desplazando a este como opción de movilidad en la ciudad, ya que Barranquilla crecía rápidamente, expandiendo los límites urbanos a medida que surgían nuevos barrios.

Los autobuses y automóviles de servicio público mostraron las deficiencias de un sistema como el tranvía que nunca logró modernizarse, quedando siempre como un medio de transporte de tracción animal. Adicionalmente, los modelos urbanos de expansión asociados al movimiento moderno y a los autos de combustión fueron erigiéndose como manifestaciones de una modernización urbana en la que el viejo tranvía no tendría lugar, quedando rezagado y convirtiéndose con el tiempo en elemento de nostalgia⁴¹.

39 Correa, Juan. *Transporte y desarrollo urbano en Colombia: los tranvías de Bogotá y Medellín*. Bogotá, Editorial CESA, 2017, p. 17.

40 Mayorga, Miguel. “Movilidad y nuevos modelos urbanos: el tranvía en la modernización de Bogotá (1884-1951)”. Conferencia presentada en el Simposio internacional globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930. Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos. Barcelona, 23 al 26 de enero de 2012. https://www.ub.edu/geocrit/Simposio/cMayorga_Movilidad.pdf, p. 9.

41 En los últimos 15 años la ciudad de Barranquilla ha venido ejecutando algunos proyectos urbanos olvidados con el tiempo o que quedaron incompletos, los cuales son mostrados como acciones y ejecuciones de una ciudad en progreso. El tranvía es uno de esos proyectos que desde hace casi 10 años suena como solución a los problemas de tráfico y movilidad en la ciudad. Se remiten a dos noticias muy puntuales: Renowitzky, Nicolás. “¿Y el tranvía de la calle 30?”. *El Heraldo*. Colombia, 23 de agosto de 2022. <https://www.elheraldo.co/columnas-de-opinion/nicolas-renowitzky-r-y-el-tranvia-de-la-calle-30-columna-de-nicolas-renowitzky> y Gobierno Nacional respalda proyecto de tranvía en Barranquilla, Zona Cero 13 de enero de 2023. <https://zonacero.com/politica/gobierno-nacional-respalda-proyecto-de-tranvia-en-barranquilla>

ANTECEDENTES: ACTIVIDAD COMERCIAL Y CONSOLIDACIÓN MORFOLÓGICA TEMPRANA DE LA CIUDAD DE BARRANQUILLA

La ciudad de Barranquilla es distinta a otras ciudades caribeñas de Colombia como Santa Marta y Cartagena, urbes fundadas en el periodo colonial que cuentan con una historia “originaria” y rasgos coloniales en su trazado urbano. Barranquilla, por el contrario, carece de un centro fundacional, es decir de un punto de partida organizado y planificado. Su origen está ligado a la afluencia de muchas personas que llegaron de distintas zonas cercanas al río Magdalena y a migraciones de otras partes del país y desde el exterior⁴², quienes ejercieron variadas actividades económicas que poco a poco fueron dando origen a la ciudad y transformándola en una urbe comercial.

En este desarrollo comercial de Barranquilla, la ubicación geográfica fue clave, pues el estar colindante al río Magdalena y cercana al Mar Caribe, dos arterias fluviales que atraviesan al país y conectan con el mundo, le permitió adquirir un sentido cosmopolita. Por ende, como urbe comercial, experimentó una apertura económica global en la segunda mitad del siglo XIX cuando se construyó y habilitó el ferrocarril de Bolívar⁴³, una vía férrea cuyo trayecto conectaba al municipio de Puerto de Colombia, sede del muelle comercial e internacional, con la ciudad. Dicha ruta conectó directamente dos puntos en ambos municipios: desde la oficina del ferrocarril en Puerto Colombia hasta la Estación Montoya (1871) en Barranquilla. Al lado de esta última estación serían posteriormente construidas las oficinas de la Aduana de la ciudad, las cuales fueron fundamentales en el dinamismo portuario y comercial de la urbe.

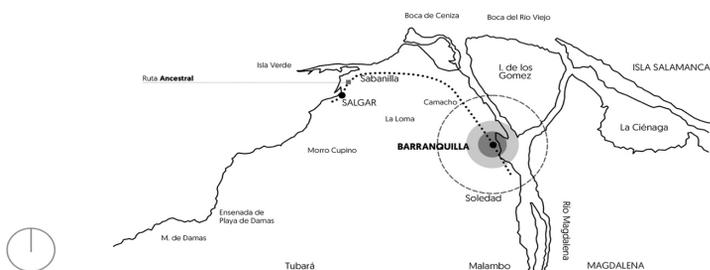
De la misma manera, durante ese período se construyeron las oficinas de la Aduana en el municipio de Sabanilla. Este inmueble vino a completar el circuito férreo Puerto Colombia-Sabanilla-Barranquilla que marcó la actividad comercial (Imagen N°1) y que sirvió para que esta última entrara en el comercio internacional, al tiempo que Colombia se abría al mercado global con diversos

42 Entre mediados del siglo XIX y la primera parte del siglo XX, Barranquilla recibió una gran ola migratoria de diversa naturaleza. A ella llegaron alemanes, norteamericanos, judíos sefardíes y libaneses, por mencionar unos pocos. Para profundizar en este asunto se remite Sourdis Najera, Adelaida. “Los judíos sefardíes en Barranquilla. El caso de Jacob y Ernesto Cortissoz” *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Vol. 35, N°49, 1998, pp. 31-47; Cappelli, Vittorio. “Entre ‘Macondo’ y Barranquilla. Los italianos en la Colombia caribeña. De finales del siglo XIX hasta la segunda guerra mundial” *Memoria y Sociedad*, Vol. 10, N°20, 2006, pp. 25-48; Lázaro Montes, Julián Andrés. “Los alemanes en el Caribe colombiano. Migración, sociabilidad y nacional-socialismo en Barranquilla, 1919 - 1945” *Historia contemporánea*, N°62, 2020, pp. 49-77.

43 Es importante aclarar que antes de la reforma territorial de 1905 que dividió grandes unidades territoriales en territorios más pequeños, Barranquilla hacía parte jurídicamente del departamento de Bolívar. Para profundizar en este tema, ver Colpas, Jaime. *La formación del departamento del Atlántico 1905-1915. Quinquenio y republicanismo en Colombia*. Barranquilla, Ediciones Barranquilla, 2005.

productos de exportación como tabaco, quinua, y café⁴⁴. A su vez, la navegación a vapor vino a completar las vías de exportación terrestres, motivo por el que Barranquilla comenzó a situarse como el epicentro del comercio nacional, puerta de entrada y salida al mundo.

Imagen N°1. Conexión Sabadilla-Barranquilla por la vía del Ferrocarril de Bolívar



Fuente: elaboración de los autores a partir de los archivos del Arquitecto José María Fernández (1944-2021).

En este contexto, la bonanza tabacalera fue clave en el desarrollo comercial de Barranquilla. Si bien la ciudad venía presentando un crecimiento económico previo de la mano de variados comerciantes que aprovechaban la ruta fluvial del Río Magdalena⁴⁵, la conexión con el mundo vía comercio portuario impulsó su desarrollo y crecimiento económico, el cual se reflejó en la proliferación de casas comerciales⁴⁶, tanto locales como extranjeras. Estas últimas ayudaron a fortalecer en la ciudad el sentido cosmopolita mencionado, pues sirvieron para diversificar la población en la urbe y consolidar relaciones comerciales en el extranjero y poner a Barranquilla en el foco del mercado internacional.

44 Caballero, Tomás. "Comerciantes y casas comerciales relacionadas con las actividades financieras en una ciudad caribeña de Colombia durante la segunda mitad del siglo XIX." *Anuario de Historia Regional de las Fronteras*. Vol. 20, N°1, 2015, p. 153.

45 Solano, Sergio. "Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla, en la primera mitad del siglo XIX." *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Vol. 27, N°21, 1989, p. 29.

46 En el contexto histórico y geográfico de análisis, las casas comerciales fueron sociedades mercantiles cuyo objetivo era la comercialización, importación y exportación de bienes y servicios al por mayor y al detal. Además, sirvieron como representantes de marcas extranjeras con clientes nacionales, regionales e internacionales.

Dicho comercio se desarrolló mayoritariamente en el espacio urbano que se consolidaría como centro de la ciudad, hoy considerado patrimonio urbano de la nación (Ministerio de Cultura, Resolución 1614 de 1999). En su momento el centro fue el espacio neurálgico del comercio, con un paisaje urbano caracterizado por inmuebles de diversos estilos arquitectónicos importados de otras latitudes, como reflejo del movimiento del capital económico. Estas edificaciones organizaron el espacio urbano y produjeron una serie de dinámicas comerciales y cotidianas que atraerían a un gran número de personas. Algunas edificaciones como el Mercado Público (1882)⁴⁷ y otras construidas durante la segunda mitad del siglo XIX, sirvieron como catalizadores de diversas dinámicas urbanas en el centro de la ciudad. El edificio de la Aduana (1919) y el Banco Comercial de Barranquilla (1905), por mencionar algunos ejemplos, fueron inmuebles que a inicios y mediados del siglo XX contribuyeron a cambiar su imagen urbana, al tiempo que consolidaban la vida ciudadana en el sector.

Si bien la expansión urbana en el sector estuvo en parte agenciada por algunos de los inmuebles antes mencionados, lo cierto es que la presencia del Río Magdalena fue el factor más característico de dicha expansión, toda vez que el incipiente comercio iniciado por este fue creando puntos comerciales en el entorno; primero desordenados y luego más organizados, debido a la construcción del Mercado Público. Paralelamente, se constituyeron algunas empresas sobre la calle primera que bordeaba el río Magdalena, llamada “Calle de las compañías”, pues allí se encontraba ubicado el caño del mismo nombre⁴⁸. Esa cercanía con el río se complementaba en su momento con la conexión férrea del ferrocarril de Bolívar hacia la Estación Montoya ubicada sobre la misma calle, a unos cuantos metros, y con la Aduana de la ciudad.

Con base en esos antecedentes, entre mediados del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, la ciudad se expandió de sur a norte y de este a oeste en una organización de calles y carreras, con el Caño de las Compañías y la iglesia y plaza de San Nicolás (año) como ejes articuladores. Por un lado, la expansión este-oeste se dio desde la calle 1 hacia el oeste de la urbe, partiendo desde el “Caño de las Compañías hasta la Calle de El Dividivi, hoy Murillo (calle 45) entre carreras Rosario (carrera 46) y el Callejón de la María (carrera 54)”⁴⁹; por otro lado, desde el sur hacia el norte, la ciudad fue expandiéndose a partir del

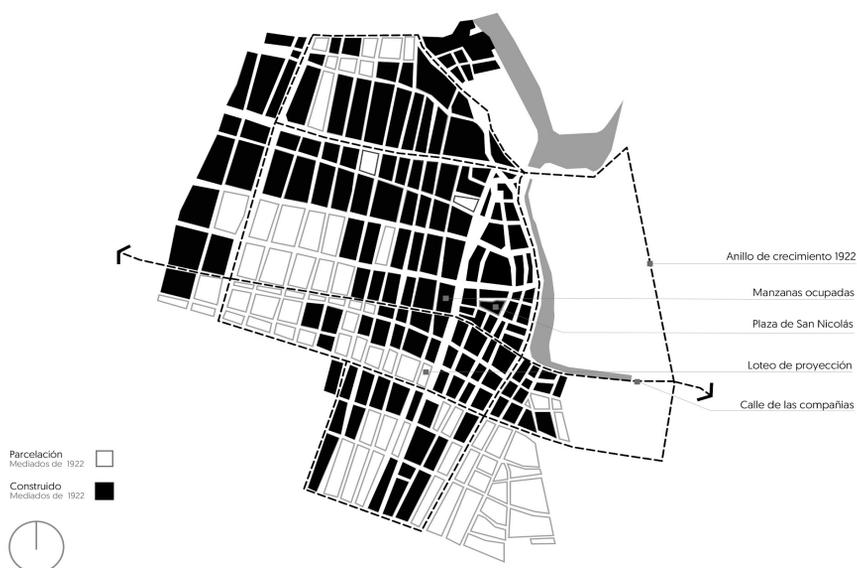
47 Ver López, Jessille y Gómez Eduardo. *Historia del mercado público de Barranquilla. Organización y evolución del comercio (1870-1965)*. Barranquilla. Editorial Universidad del Norte, 2020.

48 En Barranquilla se denomina caños a los brazos laterales del río Magdalena que se ubican hacia la parte oriental de la ciudad. El caño de las compañías es el brazo lateral del río que colindaba en su momento con la empresa de maderera las compañías.

49 Panza, Edgardo. *Planeación en Barranquilla (1950-1990): elementos para la construcción de su historia*. Barranquilla, Educosta, 2009, p. 71.

“caño del mercado [...] y la Calle Ancha, hoy Paseo Bolívar (calle 34), entre las carreras Progreso (carrera 41) y Rosario, hoy Olaya Herrera (carrera 46)”⁵⁰ (ver Imagen N°2).

Imagen N°2. Expansión inicial de Barranquilla



Fuente: elaboración de los autores a partir de Ospino, Porfirio. “El desarrollo urbano de Barranquilla y su dinámica regional, 1777-1993”, y Panza, Edgardo. *Planeación en Barranquilla (1950-1990): elementos para la construcción de su historia*.

Como podemos apreciar en la imagen anterior, durante este período Barranquilla fue expandiéndose desde las orillas del río Magdalena articulando los dos sectores mencionados anteriormente. Por un lado, la zona central y comercial, y por el otro, lo que se consolidaría como el sector residencial El Rosario, en respuesta al crecimiento económico y demográfico en el centro de la ciudad⁵¹.

Lo anterior fue consecuencia de un crecimiento rápido de la ciudad, producto de su auge comercial. Por ejemplo, para inicios de la segunda mitad del siglo XIX Barranquilla contaba con 12.265 habitantes frente a 18.567 de Cartagena

50 *Idem*.

51 Es importante aclarar que antes de la conformación del barrio El Rosario, en el centro de la ciudad la actividad comercial se fusionó con la residencial, pues algunas de las casas que en su mayoría contaban con varios niveles, funcionaban como residencias comerciales. En la parte inferior se desarrollaba la actividad comercial mientras que en la parte superior la vida residencial y familiar.

y 5.774 de Santa Marta⁵², siendo la segunda ciudad de la región del caribe colombiana que más creció para ese momento. Crecimiento que sería continuó y que para 1918 mostraba altas tasas demográficas, en comparación con otras ciudades capitales regionales de Colombia, como por ejemplo Cali. En ese momento Barranquilla contaba con una población de 64 mil 543 habitantes⁵³. Si bien este crecimiento es menor al de ciudades como Bogotá y Medellín, es significativamente mayor al de Cali y Cartagena, siendo, en comparación con esta última ciudad, la urbe del caribe que más crecería durante dicho período. Una diferencia sustancial respecto al siglo XIX.

De esta manera, marcada por el crecimiento demográfico, Barranquilla creció. Barrios como San Roque, Barrio Abajo del Río, Rebolo y Rosario fueron el epicentro de toda la vida urbana⁵⁴. Así, en conjunto con el centro, Barranquilla terminó organizándose para las primeras décadas del siglo XX en tres sectores urbanos: barrio abajo del río, barrio centro y barrio arriba del río. Prácticamente toda la vida urbana se organizaba alrededor de las dinámicas del Río Magdalena, impregnando de dinamismo a una ciudad que estaba en pleno crecimiento económico y urbanístico. Un dinamismo cuya mejor expresión era el progreso, entendido en este contexto como la pujanza, avance y proyección hacia un mejor estado social y material, el cual debía ser a su vez materializado en la vida urbana.

Sin embargo, para lograr el ideal de progreso, la ciudad debía superar un estado de atraso con relación a otras urbes latinoamericanas, y lograr un estado de modernización que debía expresarse en la transformación de una arquitectura que, para el momento, se edificaba en pajiza y bahareque⁵⁵. Paralelamente debía también solucionar otros problemas como la salubridad y el transporte público, este último se convirtió en una representación de esa búsqueda de modernización. El transporte fue planteado como una necesidad a finales del siglo XIX, cuando la ciudad estaba creciendo económica y geográficamente, al mismo tiempo que se abría al mundo por cuenta de la modernidad comercial⁵⁶, es en este momento que entra en juego el tranvía Railway de la ciudad.

52 Castro Vargas, Hernando. "La sociedad barranquillera: entre elementos tradicionales y modernos (1850-1885)". *Memorias. Revista digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, N°10, 2009, p. 302.

53 Ospino, "El desarrollo urbano de Barranquilla y su dinámica regional, 1777-1993", p. 14.

54 Estos fueron barrios fundados durante la segunda mitad del siglo XIX.

55 Agudelo, Ángela y Chapman William. "Que el señor alcalde haga destruir las casas pajizas": El proceso de transformación urbana en Barranquilla a finales del siglo XIX y principios del XX". *Memorias. Revista digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, N°16, 2012, pp. 208-209. Anotamos que las casas de bahareque y paja eran construcciones realizadas en madera, recubierta con barro y techos de paja.

56 Para finales del siglo XIX entraría en servicio el Muelle de Puerto de Colombia gracias a la iniciativa del ingeniero Francisco Cíneros, y casi al mismo tiempo el tranvía de Barranquilla salía a las calles.

EL CURSO EFÍMERO DEL BARRANQUILLA RAILWAY Y EL CRECIMIENTO Y SOLIDIFICACIÓN URBANA A PARTIR DEL SISTEMA DEL TRANVÍA

En 1892 se inauguró el muelle de Puerto Colombia, una gran obra de ingeniería que fue promovida por el ingeniero civil de origen cubano Francisco Cisneros (1836-1898), quien dos años después implementaría el sistema de tranvía a la ciudad de Barranquilla. Ambas obras, asociadas a la búsqueda del ideal de progreso tanto en la ciudad como en el departamento del Atlántico⁵⁷, contribuyeron a ir materializando el proceso de modernización, reflejando a su vez el crecimiento económico de la ciudad. Entre estos dos proyectos hubo una relación comercial que se estableció en el cordón que consolidó el Ferrocarril de Bolívar con el municipio de Puerto Colombia, ya que uno de los primeros usos que tuvo el tranvía de Barranquilla fue distribuir por la ciudad las mercancías que llegaban por la vía del ferrocarril⁵⁸.

Para el año 1884 el empresario Juan Abello recibió la concesión de dicho sistema de transporte de Tranvía⁵⁹, posteriormente, para 1891 este trasladó la concesión a Francisco Cisneros, quien constituyó oficialmente la Compañía Tranvía de Barranquilla en la ciudad de Charleston, Virginia, en los Estados Unidos⁶⁰. Sin embargo, un año antes, por las calles arenosas de Barranquilla ya transitaba un tranvía sobre rieles de madera y de tracción a vapor. Este modelo de empuje posteriormente cambiaría, entre 1905 y 1906, al de tracción animal y estaría vigente al momento de su clausura en la década de 1920.

Durante este período fue posible apreciar las dos caras de una ciudad como Barranquilla que, mientras le apuntaba al ideal de progreso, su morfología urbana más parecida a la de una aldea, como la mencionaron algunos extranjeros que visitaron a la ciudad a finales del siglo XIX e inicios del XX, daba forma a un paisaje urbano que contrastaba con los avances tecnológicos. Así, casas de techo de paja o pajiza eran testigos del transitar de un vehículo moderno que prometía transformar a la ciudad. Esta idea de un progreso superpuesto a un entorno caracterizado por el atraso, quedó bien expresada en las palabras de Miguel Goneaga al recordar su niñez y ver transitar por primera vez al tranvía por las calles de Barranquilla:

57 Durante todo el siglo XIX y hasta inicios del siglo XX, la ciudad de Barranquilla hizo parte del departamento de Bolívar. Fue con la reforma territorial del expresidente Rafael Reyes en 1905 que se creó como tal el departamento del Atlántico, llamado inicialmente departamento de Barranquilla con su capital en esa ciudad.

58 Acosta, Kevin. "Tranvía municipal de Barranquilla: inicio, desarrollo y declive 1890-1927". Tesis de pregrado en Historia, Universidad del Atlántico. Barranquilla, 2018.

59 A inicios de la década de los ochenta del siglo XIX, el señor Juan Abello firmó con el Estado Soberano de Bolívar la concesión del Tranvía para la ciudad de Barranquilla. No obstante, no demoró en transferir la concesión del sistema del tranvía a Francisco Insignares.

60 Acosta, "Tranvía municipal de Barranquilla: inicio, desarrollo y declive 1890-1927", pp. 1-25.

“La primera salida del tranvía fue con carros “imperiales” como los llamaban, de dos pisos y bellísimos. Los movía una máquina de vapor, que desde la primera noche se mostró peligrosa para las casas pajizas de la vía, lo que contribuyó en gran parte a que fueran prontamente desechados para adoptar la tracción de sangre, o sea de las mulas, con lo cual se sostuvo todo el tiempo de duración de la empresa”⁶¹.

En las palabras de Miguel Goenaga se percibe la importancia que tuvo el tranvía para una ciudad como Barranquilla, joven y de espíritu moderno, anclada a un progreso que estaba en estado incipiente. Al inicio el sistema contó con tres líneas de movilidad⁶², pero luego quedó reducido a sólo dos tramos, San Blas y Floresta⁶³, soportados ambos en “rieles de treinta y cinco libras de peso por yarda”⁶⁴. La movilidad de pasajeros fue amplia, con un promedio de mil trescientas a mil quinientas personas que se desplazaban diariamente por las distintas áreas comerciales y residenciales de la ciudad, mencionadas anteriormente, lo que permite entender al tranvía como un medio de transporte conector en la urbe.

Así, las dos líneas del tranvía que quedaron funcionando agenciaron la movilidad de las personas por Barranquilla, por lo menos en las zonas en la que se desarrollaba mayoritariamente la vida comercial y residencial. Ambas rutas cubrían un total de 42 cuadras. La ruta San Blas abarcaba el tramo que iba desde la oficina de la compañía colombiana de transportes (cerca al Caño de las compañías), pasando por la puerta de la antigua Aduana de la ciudad y la oficina del ferrocarril de Bolívar, para luego atravesar la calle San Blas y bajar hasta la plaza de San Nicolás y terminar en el mercado público. Por su parte, la ruta Floresta recorría la parte alta de la ciudad, pasaba por Las Quintas en el barrio Rosario, bajaba por la Plaza de San Nicolás y finalizaba a una cuadra del Mercado Público municipal⁶⁵ (ver Imagen N°3).

61 Goenaga, Miguel. *Lecturas locales. Crónicas de la vieja Barranquilla, impresiones y recuerdos*. Barranquilla, Editorial Mejoras, 1953, p. 5.

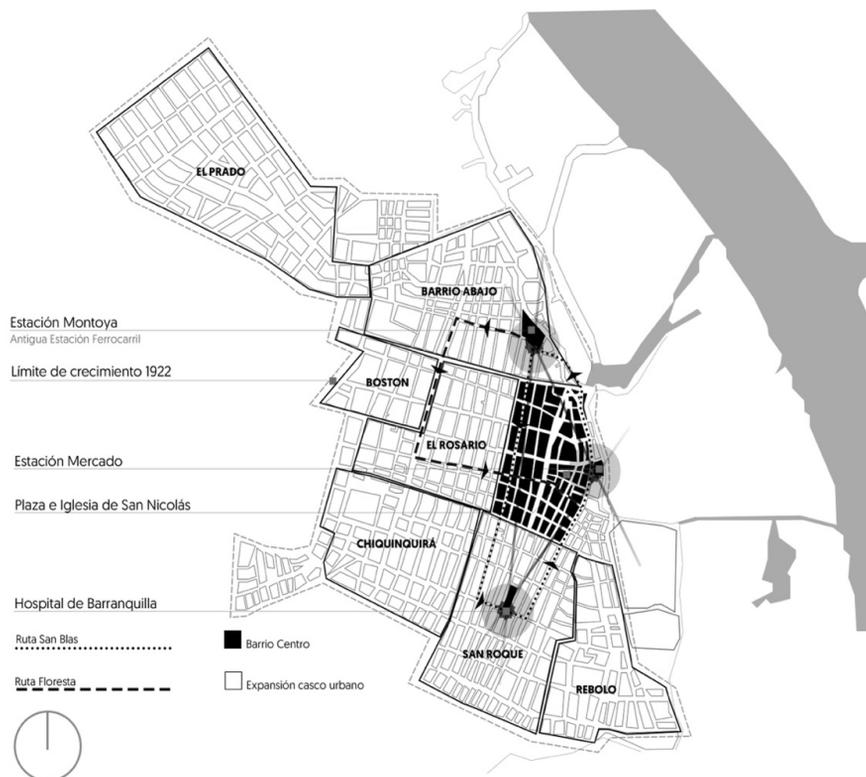
62 En un principio las rutas del tranvía fueron tres: tramo El Hospital, La Floresta y San Blas. Sin embargo, debido al poco flujo de pasajeros en 1892, casi iniciando operaciones, la primera línea cerró y los rieles fueron desmontados. *El Promotor. Órgano de los intereses comerciales de Barranquilla*. Barranquilla, 2 de abril de 1892. “El Tranvía”.

63 *El Promotor. Órgano de los intereses comerciales de Barranquilla*. Barranquilla, 26 de marzo de 1892. “El Tranvía”.

64 Grau, Eusebio. *La ciudad de Barranquilla en 1896*. Bogotá, Imprenta La Luz, 1896, p. 55.

65 Grau, *La ciudad de Barranquilla en 1896*.

Imagen N°3. Rutas del tranvía de Barranquilla



Fuente: elaboración de los autores a partir de Ospino, Porfirio. "El desarrollo urbano de Barranquilla y su dinámica regional, 1777-1993" y *El promotor*. Órgano de los intereses comerciales de Barranquilla. Barranquilla, 2 de enero de 1892. "Tranvías de Barranquilla, Itinerarios".

Los sectores recorridos por las dos líneas de tranvía existentes adquirieron mayor importancia en la ciudad, ya que en ellos se edificaron algunos de los inmuebles más icónicos de Barranquilla, hoy patrimonio arquitectónico y urbano del país, los cuales imprimieron aún más dinamismo al entorno urbano. Muchos de estos inmuebles fueron construidos después de que el tranvía entrara en funcionamiento, especialmente en el sector del centro por donde pasaba el ramal San Blas⁶⁶. Esto nos habla de la importancia comercial del sector y también nos revela por qué dicha ruta fue en su momento la más concurrida.

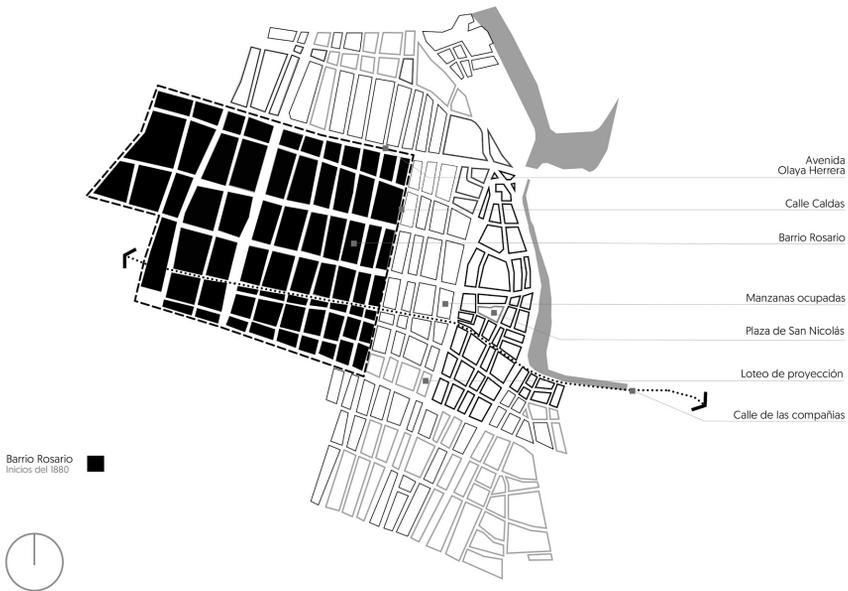
De esta forma, en casi todas las cuadras y tramos por los que pasaba la ruta

66 Algunas de las fuentes de la época se refieren a los tramos o rutas del tranvía como ramales.

San Blas se erigieron inmuebles que estuvieron asociados al flujo de capital. Se construyeron algunos bancos como el Banco Comercial de Barranquilla (1904), el Banco Márquez (1883), el Banco Dugand (1917) y el Banco de la República (1923)⁶⁷, asociados a su vez con otros inmuebles relevantes para la vida económica de Barranquilla, como el Mercado Público, mencionado antes. De esta forma, para la primera década del siglo XX es posible constatar la influencia del tranvía en los sectores que comprendían la Calle San Blas, Plaza de San Nicolás, Calle del Comercio y el Mercado.

Al igual que en el tramo de la línea San Blas, en lo que sería el sector por donde se movilizaba la ruta La Floresta, se construyeron residencias que extendieron la trama urbana del centro hasta el noreste de la ciudad. Estas residencias son las denominadas Quintas, ubicadas la mayoría en el sector de El Rosario, en las inmediaciones de las calles Caldas y las Flores, hasta las inmediaciones de la calle Tanque, el callejón California, y la iglesia del Rosario (ver Imagen N°4).

Imagen N°4. Extensión de la trama urbana hacia el barrio El Rosario



Fuente: elaboración de los autores a partir de Ospino, Porfirio. "El desarrollo urbano de Barranquilla y su dinámica regional, 1777-1993" y Panza, Edgardo. *Planeación en Barranquilla (1950-1990): elementos para la construcción de su historia*.

67 Roca Meisel, Adolfo y Carbo Posada, Eduardo. "Historia económica de Barranquilla. Bancos y banqueros de Barranquilla, 1873-1925". *Económicas CUC*, 1, Vol. 18, 1990, pp. 23-34.

Así, desde su implementación, el tranvía contribuyó a configurar parte de la morfología de la ciudad en los dos sectores mencionados, además de cumplir con la función de dar movilidad y propiciando el tránsito de personas. Como dispositivo de movilidad⁶⁸, agenció y permitió el desplazamiento por la ciudad, especialmente en su centro, en donde convergieron en algún momento todas las líneas o tramos del sistema. Para inicios de la década de 1920, el tranvía se había consolidado como el principal medio de transporte público de la ciudad, manteniendo el servicio con tracción animal. A pesar de que se intentó electrificar el sistema para modernizarlo extendiendo su kilometraje⁶⁹, y construir un tranvía adicional de tracción moderna que conectara a todos los municipios del departamento del Atlántico⁷⁰, la idea no logró materializarse y pronto se abrió el debate sobre la utilidad de dicho sistema de transporte para una ciudad como Barranquilla que crecía y, con ella, sus problemas urbanos. Siendo uno de estos problemas la pavimentación de las calles y la ordenación de la ciudad, que venían discutiéndose un tiempo atrás⁷¹. Estas eran actividades prioritarias, ya que se consideraba que cambiarían la imagen a la urbe, que debía continuar avanzando en su proceso de modernización.

Aparte de lo anterior, es importante mencionar que el sistema del tranvía presentaba problemas en su funcionamiento y logística, pues los carros se deterioraron poco a poco por su desplazamiento por calles no pavimentadas, y el mal estado de las mulas que jalonaban los carruajes. Herbert Boy, piloto alemán que llegó a Barranquilla a inicio del siglo XX recordaría que “un tranvía minúsculo [...] se arrastraba gimiendo por una polvareda, tirado por tres escuálidas mulitas”⁷². Para esos años, además, el moderno tranvía se había convertido en un carro jalonado por caballos que se desplazaba con esfuerzo y generaba contaminación auditiva, pues los “carros del Tranvía (sic) formaban un ruido espantoso debido al mal estado de sus ruedas”⁷³. A esto se suma una variedad de inconvenientes en la modernización del sistema, con cambios que se consideraban ejecutables con la administración del municipio, pero que en la práctica nunca se realizaron.

68 Salazar, “Hacer circular y dejar pasar”, p. 165.

69 Pattigno, Juan de Dios. “El Tranvía”. *República. Órgano de intereses generales*. Barranquilla, 5 de mayo de 1920.

70 Inicialmente se consideró la construcción de un tranvía y luego se habló de un ferrocarril del Atlántico. Se remite a Ordenanza N°4 del 28 de abril de 1924 y ordenanza N°42 del 8 de mayo de 1925, Archivo Histórico del departamento del Atlántico.

71 Pattigno, Juan de Dios. “El problema de las calles”. *República. Órgano de intereses generales*. Barranquilla, 8 de diciembre de 1919.

72 Boy, Herbert y Caballero, Eduardo. *Una historia con alas*. Bogotá, Fuerza Aérea, 2009 [1955], p. 109.

73 Pattigno, Juan de Dios. “El Tranvía”. *República. Órgano de intereses generales*. Barranquilla, 14 de enero de 1920.

En el poco tiempo que la municipalidad gestionó la adquisición del tranvía a inicios de la década de 1920 hubo varios inconvenientes, tanto con el consejo de la ciudad como con la adjudicación del contrato que transfería el sistema al municipio. Uno de estos tuvo que ver con la no adjudicación en el contrato de los establos donde reposaban los caballos que jalaban los carros⁷⁴; pero también se presentaron problemas con la frecuencia de la prestación del servicio, convirtiéndose en un medio de transporte cuyo intervalo entre un carro y otro demoraba cada vez más, en especial en las rutas más concurridas en el centro de la ciudad⁷⁵.

Aún con esos problemas y con las fricciones políticas dentro del consejo de la ciudad que agravaron la situación, el municipio compró la empresa del Tranvía a mediados de los años veinte⁷⁶. Para ese momento el sistema mostraba signos de deterioro, lo que no impidió que funcionara un par de años más para luego ser clausurado⁷⁷. Debido a su falta de modernización y por ende de expansión de los ramales a toda la ciudad, las góndolas, buses primigenios denominados chivas por el ruido que hacían al andar, suplieron la demanda de pasajeros en una ciudad en expansión. Durante este mismo período, los límites del sector El Rosario fueron superados y Barranquilla se proyectó hacia el norte, con barrios como Prado y Boston, y hacía el sur con barrios como Chiquinquirá.

Es así como los ramales San Blas y Floresta del tranvía fueron insuficientes para la movilidad y desplazamiento a toda Barranquilla. Las góndolas, en tránsito desde mediados de la primera década del siglo XX, y con función principal de conexión con los municipios aledaños a Barranquilla, transitaron por la ciudad supliendo la carencia de rutas de transporte urbano. Para 1927, los “buses primigenios” se desplazaban ampliamente por Barranquilla, reglamentados como vehículos de servicio público:

“Toda góndola llevará una tablilla en que indique el barrio de la ciudad en que está prestando el servicio, para que los pasajeros puedan ocupar la que necesiten sin necesidad de que los conductores pregonen la dirección que van a tomar [...] Amarilla, para

74 Pattigno, Juan de Dios. “Los potreros del tranvía” República. Órgano de intereses generales. Barranquilla, 12 de abril de 1920.

75 Pattigno, Juan de Dios. “Trasbordos” Órgano de intereses generales. Barranquilla, 5 de mayo de 1920.

76 Las fuentes disponibles y consultadas no determinan la fecha exacta en que el municipio de Barranquilla adquirió el Tranvía de la ciudad, pero sí permiten inferir que dicha adquisición se dio a mediados de los años 20 del siglo XX, a inicios de la década. De la misma manera, las fuentes evidencian que para finales de la década, entre 1927 y 1928, el sistema del Tranvía fue clausurado y dejó de funcionar.

77 Rasch Isla, Enrique (ed.). *Directorio Comercial Pro Barranquilla*. Barranquilla, Editorial de la Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla, 1928, p. 58.

las góndolas que van para Chiquinquirá; Verde, para las que tomen la carrera del Progreso hasta la Estación; Rojas, para que las sigan por la Avenida de la Libertad hasta los barrios de Boston y El Prado; Blanca, para la ruta Boyacá- Caldas, y Azul para las que vayan a Las Delicias”⁷⁸.

Aparte de las góndolas, a finales de 1920 se reglamentó la prestación del servicio de automóviles de uso público, es decir, de alquiler por desplazamientos en la ciudad. Estos, al igual que aquellos que eran de uso privado, tenían la posibilidad de transitar por las vías preferenciales en las que había “circulación dentro del perímetro de la ciudad y para ir a los nuevos barrios”⁷⁹ ofreciendo junto con los autobuses una alternativa novedosa frente a un tranvía que no logró modernizarse y que finalmente sucumbió ante la prohibición de los autos de tracción animal que hizo el prefecto Andrés Revollo en 1927. Así lo recordaba el presbítero Pedro María Revollo en sus memorias: “Este servicio [el tranvía] duró hasta 1927, en el que el prefecto de la provincia, mi hermano Andrés, prohibió que se pusieron en uso las mulas matadas o demacradas, que eran la mayor parte de los animales tractores”⁸⁰.

Los factores mencionados llevaron a que el tranvía y el sistema “nexus” que representaba⁸¹ pasara a ser obsoleto. Con el tiempo fue desmontado, al igual que en otras ciudades latinoamericanas en las que se refleja un patrón común marcado por la preferencia por el vehículo a combustión, promovido por la visión modernista de un modelo de ciudad que prioriza la movilidad individual y la expansión de la infraestructura vial asociada a los requerimientos de dicho medio de transporte⁸², quedando el tranvía como un recuerdo efímero que en algún momento transitó por las calles de Barranquilla. Asimismo, esto conllevó a un cambio sustancial en el entendimiento del tranvía, y en general del transporte público, como una infraestructura que estableció una pauta sobre la cual fue proyectado un tipo de desarrollo urbano acotado y compacto, en términos de expansión, debido a las inamovilidad del transporte guiado. El trazado fijo no se adaptó al rápido crecimiento y a la expansión promovida por la flexibilidad y el progreso tecnológico que benefició a los vehículos de combustión interna.

78 Gaceta del departamento del Atlántico. Decreto N°4 del 28 de noviembre de 1927 por el cual se reglamenta el tráfico de toda clase de vehículos en el departamento. Archivo Histórico del Atlántico, p. 5639.

79 *Ibidem*, p. 5640.

80 Revollo, Pedro María. *Memorias del presbítero Pedro María Revollo 1868 a 1906*, Barranquilla, Editorial Mejoras, 1998, p. 201.

81 Urry, John. *Sociology beyond societies. Mobilities for the Twenty-first Century*. Londres y Nueva York, Routledge, 2000, citado en Salazar, “Hacer circular y dejar pasar”.

82 Holston, James. “La ciudad Modernista: y la muerte de la calle”. *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, N°7, 2008, pp. 257-292.

De esta manera, y a modo de cierre, es posible afirmar que la modernización y el ideal de progreso que prometía materializar el sistema del tranvía quedaron truncados. Los carros imperiales y los rieles sobre calles sin pavimentar fueron manifestaciones del desarrollo y crecimiento de Barranquilla, pero al mismo tiempo fueron síntomas de una modernización que fue caminando a paso lento, pues convivía con los signos del atraso que tanto deseaba superarse. Entre estos, los problemas urbanos más urgentes de la ciudad que aún no habían sido atendidos.

Por lo tanto, se concluye que el tranvía fue un elemento de modernización, como lo entiende Alain Touraine⁸³, en el que se materializaron los deseos de una urbe relativamente joven y volcada hacia el progreso material que, a pesar de su temprana desaparición, permitió configurar el trazado urbano de la ciudad, estableciendo los límites del crecimiento y expansión urbana e incentivando el surgimiento de nuevas edificaciones, al tiempo que consolidó la morfología de lo que actualmente se considera el centro de Barranquilla.

CONCLUSIONES

Bajo el entendimiento en el cual el tranvía es visto como una infraestructura que permite establecer certezas a partir de las cuales planificar la forma de crecimiento urbano y sus dinámicas, es oportuno preguntar ¿Qué actitud o visión tener frente al proceso de construcción de la ciudad del Caribe? Si bien, como señala di Campli “Barranquilla no es el resultado de una fundación colonial, repropone de todas maneras las lógicas de construcción espacial y no representa desde el punto de vista de la configuración y prestación de sus espacios abiertos una excepción”⁸⁴, la proyección del tranvía como instrumento de prefiguración de la forma urbana de una ciudad que contaba con apenas 80 años de desarrollo se enfrentó a otras libertades, a diferencia de las ciudades del Caribe con antecedentes coloniales, por lo cual nos ayuda a acercarnos a una mayor comprensión del proceso de expansión y configuración morfológica de una ciudad intermedia, así como también entender la posición que ocupa el transporte como infraestructura en la construcción de la imagen de ciudad en el Caribe.

Ahora bien, en el presente artículo se ha acotado el funcionamiento del tranvía con relación a la historia urbana de Barranquilla, permitiendo afirmar que

83 Para Alain Touraine la modernización se relaciona con las acciones que pretenden llevar a la modernidad. Ver Touraine, Alain. *Crítica de la modernidad*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1994.

84 di Campli, Antonio. “Espacios criollos: una investigación sobre Barranquilla”. *Módulo Arquitectura CUC*, Vol. 10, N°1, 2001, p. 119.

el impacto que ha tenido sobre la estructuración de la ciudad, a partir de la jerarquización de la trama y las instancias urbanas que se conformaron en conjunto con este transporte, ha sido significativo hasta el día de hoy. Tanto en la organización de las dinámicas urbanas como en el proceso de expansión que propició, que mayormente en un principio estuvo definido como irregular, “sin mayor planeación que la adición progresiva de nuevas manzanas a la cuadrícula y el crecimiento predio a predio”⁸⁵, la huella del tranvía sigue vigente dentro de la trama de la ciudad.

En términos generales, lo anterior resume la proyección que el conjunto de instancias urbanas asociadas a la implementación del tranvía ha podido llegar a tener en el desarrollo morfológico posterior de la ciudad de Barranquilla. En este sentido, y desde la perspectiva en la que la implementación del tranvía es anterior a los instrumentos de planificación de la ciudad que se desarrollaron posteriormente, su contribución no sólo se asocia a la proyección de una estructura de crecimiento, sino a la consolidación de una idea común sobre un área central, ahora denominada centro de la ciudad, significativa de la imagen y la vida cotidiana de sus habitantes, así como también del imaginario de la ciudad en el Caribe, por la importancia atribuible a Barranquilla en la región.

Esta condición de centralidad urbana, aun cuando en la actualidad ha perdido vigencia⁸⁶, ha sido la base de múltiples procesos y/o actuaciones de reivindicación y desarrollo urbano por parte de las instituciones públicas y privadas (sean transformaciones, iniciativas o nuevos desarrollos), las cuales se han fundamentado sobre la base de ciertos valores asociados con las ventajas comparativas de esta área en razón de la accesibilidad, conectividad, diversidad y competitividad de su infraestructura, estructura morfológica y ubicación. Así, para el caso de Barranquilla, el tranvía tuvo un papel significativo en el proceso de modernización de principios del siglo XX, pero también como un medio de transporte que contenía un valor deseable para una sociedad que potenciaba estos mismos valores y procesos asociados a la centralidad de la vida urbana.

Barranquilla es, en este contexto, una ciudad pensada así misma como una urbe progresista y anclada al progreso, portadora de un régimen de historicidad que

85 Salazar, *El urbanismo contingente en las obras públicas y el gobierno urbano: Barranquilla en las décadas de 1950 y 1960*, párrafo 15.

86 A partir de la progresiva pérdida de valores ambientales asociados a la externalización de actividades productivas y sociales de estas áreas centrales a otras zonas de la ciudad, y que son parte del proceso de decadencia que han vivido muchos de los centros históricos de las ciudades latinoamericanas.

se expresa en la vida comercial y en las condiciones urbanas⁸⁷, las cuales se transformaron en manifestaciones de un proceso de modernización, pero no de una lograda “modernidad”. En este caso, el sistema del tranvía ejemplifica esa dualidad entre modernización y modernidad, progreso y decadencia. De esta manera, para Barranquilla, el tranvía exteriorizó en su momento ese anhelo de crecimiento y proyección hacia un estado social y material mejor, el cual, sin embargo, se vio enfrentado a la realidad de su contexto inmediato, caracterizado por la falta de modernización del espacio urbano y los inconvenientes de hacer funcionar en dicho espacio un sistema que se pretendía moderno.

Así, el tranvía de Barranquilla fue superado rápidamente por los nuevos medios de locomoción que resultaron más propicios para conectar a una ciudad en crecimiento. Sin embargo, su valor como infraestructura de modernización permitió proyectar opciones de intermodalidad que, si bien no llegaron a concretarse, reflejan el anhelo de modernidad de la ciudad y su departamento. Para el caso de Barranquilla puntualmente, el tranvía estableció el inicio de una pauta de organización y estructuración de lo urbano, en la que un continuo proceso de estiramiento de las redes de infraestructura de transporte, y el agotamiento de la capacidad de estas, propició un conjunto de dinámicas que condicionaron futuros crecimientos, desarrollos y transformaciones de la ciudad.

Finalmente, la prolongación de las principales arterias de comunicación y la concentración de instancias urbanas asociadas al tranvía definieron, en gran medida, el emplazamiento de nuevas urbanizaciones como es el caso del sector El Rosario y la proyección de crecimiento de la ciudad hacia el norte, donde posteriormente se desarrollaron los barrios El Prado, Altos del Prado y Boston. En esta lógica, el estiramiento de estas arterias y el crecimiento por extensión del área urbana de la ciudad condicionará y direccionará hacia el centro la creciente demanda de desplazamiento, provocando la necesidad de un nuevo salto de umbral, el cual se daría entre las décadas de 1930 y 1940, mayormente influenciado por las imposibilidades propias del tranvía de tracción animal, al fracaso de su electrificación, a los avances tecnológicos y a la promoción de los transportes a diésel. En esta nueva etapa, el autobús, coloquialmente llamado “Chiva”, será el instrumento de desplazamiento desarrollado sobre la estructura previamente definida por el tranvía y la concentración de edificaciones, barrios y servicios que este transporte propició en lo que hoy es el centro de Barranquilla.

87 El régimen de historicidad es una categoría de análisis que permite entender los cambios en la experiencia del tiempo histórico y su percepción por parte de las sociedades y de los actores sociales. Ver Hartog, François. *Regímenes de historicidad*. México, Universidad Iberoamericana A.C., 2007.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes

El promotor. Órgano de los intereses comerciales de Barranquilla. Barranquilla, 2 de enero de 1892. “Tranvías de Barranquilla, Itinerarios”; 26 de marzo de 1892, “El Tranvía”; 2 de abril de 1892, “El Tranvía”.

Gaceta del departamento del Atlántico, Decreto N°4 del 28 de noviembre de 1927 por el cual se reglamenta el tráfico de toda clase de vehículos en el departamento. Archivo Histórico del Atlántico.

Gobierno Nacional respalda proyecto de tranvía en Barranquilla. Zona Cero, 13 de enero de 2023. <https://zonacero.com/politica/gobierno-nacional-respalda-proyecto-de-tranvia-en-barranquilla>

Pattigno, Juan de Dios. “El problema de las calles”. *República. Órgano de intereses generales.* Barranquilla, 8 de diciembre de 1919; “El tranvía”, 5 de mayo de 1920; “Los potreros del tranvía”, 12 de abril de 1920; “El tranvía”, 14 de enero de 1920.

Renowitzky, Nicolás. “¿Y el tranvía de la calle 30?”. *El Herald*, Colombia, 23 de agosto de 2022. <https://www.elheraldo.co/columnas-de-opinion/nicolas-renowitzky-r/y-el-tranvia-de-la-calle-30-columna-de-nicolas-renowitzky>

Bibliografía

Acosta, Kevin. “Tranvía municipal de Barranquilla: Inicio, desarrollo y declive 1980-1927”. Tesis de pregrado en Historia. Universidad del Atlántico, Barranquilla, 2018.

Agudelo, Ángela y Chapman William. “‘Que el señor alcalde haga destruir las casas pajizas’: El proceso de transformación urbana en Barranquilla a finales del siglo XIX y principios del XX”. *Memorias. Revista digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, N°16, 2012, pp. 197-223.

Amar, Georges. *Homo Mobilis. La nueva era de la movilidad.* Buenos Aires, La Crujía Ediciones, 2011.

Amar, Georges. *Homo Mobilis: une civilisation du mouvement: de la vitesse à la reliance.* Limoges, FYP éditions, 2016.

Alexander, Christopher; Ishikawa, Sara; Silverstein Murray; Jacobson, Max; Fiksdahl-King, Ingrid y Angel, Shlomo. *A pattern language: towns, buildings, construction.* Nueva York, Oxford University Press, 1977.

Alexander, Christopher. “A city is not a tree”. *Architectural Forum*, Vol. 122, N°1-2, 1965, pp. 58-62.

Bohigas, Oriol. *Reconstrucción de Barcelona.* Madrid, MOPU (Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo), 1986.

Borja, Jordi y Muxí, Zaida. *El espacio público: ciudad y ciudadanía.* Barcelona, Electa, 2003 [2001].

Boy, Herbert y Caballero, Eduardo. *Una historia con alas.* Bogotá, Fuerza Aérea, 2009 [1955].

Brandão, Pedro. *La imagen de la ciudad: estrategias de identidad y*

comunicación. Barcelona, Publicacions i Edicions Universitat de Barcelona, 2011.

Caballero, Tomás. "Comerciantes y casas comerciales relacionadas con las actividades financieras en una ciudad caribeña de Colombia durante la segunda mitad del siglo XIX". *Anuario de Historia Regional de las Fronteras*, Vol. 20, N°1, 2015, pp. 141-160.

Castro Vargas, Hernando, "La sociedad barranquillera: entre elementos tradicionales y modernos (1850-1885)". *Memorias. Revista digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, N°10, 2009.

Castillo, Simón y Mardones, Marcelo. "Introducción. Un prisma histórico para la movilidad urbana del complejo presente". Castillo, Simón y Mardones, Marcelo (eds.). *La ciudad en movimiento: estudios históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago de Chile, siglos XIX y XX*. Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, [2021], pp. 17-27.

Cappelli, Vittorio. "Entre 'Macondo' y Barranquilla. Los italianos en la Colombia caribeña. De finales del siglo XIX hasta la segunda guerra mundial". *Memoria y Sociedad*, Vol. 10, N°20, 2006, pp. 25-48.

Chapman, William y Agudelo, Ángela Lucía. *Entre la modernización y el desorden: problemas de salubridad pública en Barranquilla 1900-1905*. Barranquilla, Sello editorial Universidad del Atlántico, 2015.

Cerdá, Ildefons. *Teoría general de la urbanización, y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*. Madrid, Imprenta Española, 1867.

Colpas, Jaime. *La formación del departamento del Atlántico 1905-1915. Quinquenio y republicanismo en Colombia*. Barranquilla, Ediciones Barranquilla, 2005.

Correa, Juan. *Transporte y desarrollo urbano en Colombia: los tranvías de Bogotá y Medellín*. Bogotá, Editorial CESA, 2017.

De Sola Morales, Manuel. *De cosas urbanas*. Barcelona, Gustavo Gili, 2008.

Di Campi, Antonio. "Espacios criollos: una investigación sobre Barranquilla". *Módulo Arquitectura CUC*, Vol. 10, N°1, 2001, pp. 115-139.

Dupuy, Gabriel. *El urbanismo de las redes*. Barcelona. *Oikos-Tau*, 1998.

Edensor, Tim. "15 Rhythm and Arrhythmia". Adey, Peter; Bissell, David; Hannam, Kevin; Marriman, Peter y Sheller, Mimi (eds.). *The Routledge handbook of mobilities*. Nueva York, Routledge, 2014, pp. 163-170.

Giucci, Guillermo. "El viaje colectivo: la cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur". *DeSignis*, Vol. 34, N°1, 2021, pp. 43-53.

Giucci, Guillermo y Errázuriz, Tomás. *El viaje colectivo. La cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur*. Talca, Editorial Bifurcaciones, 2018.

Goenaga, Miguel. *Lecturas locales. Crónicas de la vieja Barranquilla, impresiones y recuerdos*. Barranquilla, Editorial Mejoras, 1953.

Grau, Eusebio. *La ciudad de Barranquilla en 1896*. Bogotá, Imprenta La Luz, 1896.

Guajardo, Guillermo. "¿Qué es la infraestructura? Orígenes, giros y continuidades del concepto". *ARQ*, N°114, 2023, pp. 4-15.

Hartog, François de *historicidad. Presentismo y experiencias del tiempo*. México D.F., Universidad Iberoamericana, 2007.

Hannam, Kevin; Sheller, Mimi y Urry, John. "Mobilities, immobilities and moorings". *Mobilities*, Vol. 1, N°1, 2006, pp. 1-22.

Heidegger, Martin. *Conferencias y artículos*. Barcelona, Ediciones Serbal, 1994 [1954].

Holston, James. "La ciudad Modernista: y la muerte de la calle". *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, N°7, 2008, pp. 257-292.

Imilan, Walter y Jiron, Paola. "Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea". *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, N°10, 2018, pp. 17-36.

Koselleck, Reinhart. *Historia de conceptos. Estudios sobre semántica y pragmática del lenguaje político y social*. Madrid, Editorial Trotta, S.A., 2012.

Laisney, F., Grillet-Aubert, A. *Architectures du Transport: Tramway, espaces publics et mobilités*. París, IPRAUS, Institut Parisien de Recherche: Architecture Urbanistique Sociétés, 2006.

Lázaro Montes, Julián Andrés. "Los alemanes en el caribe colombiano. Migración, sociabilidad y nacionalsocialismo en Barranquilla, 1919-1945". *Historia contemporánea*, N°62, 2020, pp. 49-77.

López, Jessille y Gómez Eduardo. *Historia del mercado público de Barranquilla. Organización y evolución del comercio (1870-1965)*. Barranquilla. Editorial Universidad del Norte, 2020.

Lynch, Kevin. *The Image of the City*. Boston, The MIT Press, 1964 [1960].

Lynch, Kevin. *Good City Form*. Boston, The MIT Press, 1984.

Mayorga, Miguel. "Movilidad y nuevos modelos urbanos: el tranvía en la modernización de Bogotá (1884-1951)". Conferencia en el Simposio internacional globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930. Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos. Barcelona, 23 al 26 de enero de 2012 https://www.ub.edu/geocrit/Simposio/cMayorga_Movilidad.pdf

Mestre, Juan Pablo. *Desarrollo urbano y arquitectónico del centro histórico de Barranquilla Atlántico, 1905-1955*. Barranquilla, Corporación Luis Eduardo Nieto Arteta, 2019.

Miranda, Dalín. *Barranquilla: Tuberculosis, cultura y sociedad, 1900-1930*. Barranquilla. Editorial Universidad del Atlántico, 2018.

Montezuma, Ricardo. *La ciudad del tranvía 1880-1920. Bogotá: transformaciones*

urbanas y movilidad. Bogotá, Editorial Universidad del Rosario, 2008.

Montoro, Juan y Moreno, Sebastián. "Identidad latinoamericana y sistemas de transporte. Notas para una semiótica de las identidades geo-culturales" *DeSignis*, Vol. 34, N°1, pp. 67-82.

Ospino, Porfirio. "El desarrollo urbano de Barranquilla y su dinámica regional, 1777-1993" Sánchez, Luis (comp.). *Barranquilla: lecturas urbanas*. Barranquilla, Observatorio del Caribe y Universidad del Atlántico, 2003, pp. 3-44.

Panza, Edgardo. *Planeación en Barranquilla (1950-1990): elementos para la construcción de su historia*. Barranquilla, Educosta, 2009.

Revollo, Pedro María. *Memorias del presbítero Pedro María Revollo 1868 a 1906*. Barranquilla, Editorial Mejoras, 1998.

Remesar, Antoni. "Decoro urbano. Apuntes de ida y vuelta sobre arte, espacio público y ambientes urbanos de calidad" *Modulo Arquitectura CUC*, Vol. 19, N°1, 2017, pp. 9-20.

Roca, Adolfo y Posada, Eduardo. "Historia económica de Barranquilla. Bancos y banqueros de Barranquilla, 1873-1925" *Económicas CUC*, Vol. 18, N°1, 1990, pp. 23-35.

Rossi, Aldo. *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona, Gustavo Gili, 1981.

Salazar Arenas, Oscar. "El urbanismo contingente en las obras públicas y el gobierno urbano: Barranquilla en las décadas de 1950 y 1960" X Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Córdoba, junio de 2018. Barcelona, Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya.

Salazar, Oscar. "Hacer circular y dejar pasar. Los ensamblajes de las movilidades urbanas en Bogotá y Barranquilla a mediados del siglo XX" Tesis de Doctorado en Ciencias Humanas y Sociales, Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, 2015.

Salingeros, Nikos y Van Bilsen, Arthur. *Principles of urban structure*. Ámsterdam, Technepress, 2005.

Sheller, Mimi y Urry, John. "The new mobilities paradigm" *Environment and planning A*, Vol. 38, N°2, 2006, pp. 207-226.

Sheller, Mimi. "From spatial turn to mobilities turn" *Current sociology*, Vol. 65, N°4, 2017, pp. 623-639.

Solano, Sergio. "Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla, en la primera mitad del siglo XIX" *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Vol. 27, N°21, 1989, pp. 24-33.

Sourdis Najerá, Adelaida. "Los judíos sefardíes en Barranquilla. El caso de Jacob y Ernesto Cortissoz" *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Vol. 35, N°49, 1998, pp. 31-47.

Tinbergen, Jan. *Shaping the World Economy. Suggestions for an International Economic Policy*. Nueva York, The Twentieth Century Fund, 1962.

Touraine, Alain. *Crítica de la modernidad*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1994.

Urry, John. *Sociology beyond societies. Mobilities for the Twenty-first Century*. Londres y Nueva York, Routledge, 2000.

Zunino, Dhan y Giucci, Guillermo. "Historia, cultura y movilidad". Zunino, Dhan; Jirón, Paola y Giucci, Guillermo (eds.). *Nuevos términos claves para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Teseo, 2023, pp.125-137.

Zunino, Dhan. "El transporte a través de la cultura: notas para un epílogo". *DeSignis*, Vol. 34, N°1, 2021, pp. 221-228.

Recibido el 21 de marzo del 2024

 Aceptado el 27 de junio de 2024

Nueva versión: 19 de julio de 2024