

**AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA LA CONSULTA, LA
REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL
TEXTO COMPLETO**

Puerto Colombia, 27 de marzo del 2023

Señores

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA

Universidad del Atlántico

Cordial saludo,

Asunto: Autorización Trabajo de Grado

Yo, **Ricardo Martínez Arenas.**, identificado(a) con **C.C. No. 1.129.543.331** de Barranquilla, autor(a) del trabajo de grado titulado **EL TRANSPORTE PÚBLICO Y DESARROLLO URBANO DE BARRANQUILLA 1980-1985** presentado y aprobado en el año **2023** como requisito para optar al título Profesional de **HISTORIADOR.**; autorizo al Departamento de Biblioteca de la Universidad del Atlántico para que, con fines académicos, la producción académica, literaria, intelectual de la Universidad del Atlántico sea divulgada a nivel nacional e internacional a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera:

- Los usuarios del Departamento de Biblioteca de la Universidad del Atlántico pueden consultar el contenido de este trabajo de grado en la página Web institucional, en el Repositorio Digital y en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad del Atlántico.
- Permitir consulta, reproducción y citación a los usuarios interesados en el contenido de este trabajo, para todos los usos que tengan finalidad académica, ya sea en formato CD-ROM o digital desde Internet, Intranet, etc., y en general para cualquier formato conocido o por conocer.

Esto de conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, "Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores", los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables.

Atentamente,

Firma



RICARDO MARTÍNEZ ARENAS

C.C. No. 1.129.543.331 de BARRANQUILLA

DECLARACIÓN DE AUSENCIA DE PLAGIO EN TRABAJO ACADÉMICO PARA GRADO

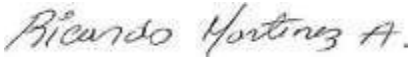
Este documento debe ser diligenciado de manera clara y completa, sin tachaduras o enmendaduras y las firmas consignadas deben corresponder al (los) autor (es) identificado en el mismo.

Puerto Colombia, **27 de marzo del 2023**

Una vez obtenido el visto bueno del director del trabajo y los evaluadores, presento al **Departamento de Biblioteca** el resultado académico de mi formación profesional o posgradual. Asimismo, declaro y entiendo lo siguiente:

- El trabajo académico es original y se realizó sin violar o usurpar derechos de autor de terceros, en consecuencia, la obra es de mi exclusiva autoría y detento la titularidad sobre la misma.
- Asumo total responsabilidad por el contenido del trabajo académico.
- Eximo a la Universidad del Atlántico, quien actúa como un tercero de buena fe, contra cualquier daño o perjuicio originado en la reclamación de los derechos de este documento, por parte de terceros.
- Las fuentes citadas han sido debidamente referenciadas en el mismo.
- El (los) autor (es) declara (n) que conoce (n) lo consignado en el trabajo académico debido a que contribuyeron en su elaboración y aprobaron esta versión adjunta.

Título del trabajo académico:	EL TRANSPORTE PUBLICO Y DESARROLLO URBANO DE BARRANQUILLA 1980-1985
Programa académico:	HISTORIA

Firma de Autor 1:							
Nombres y Apellidos:	RICARDO MARTINEZ ARENAS						
Documento de Identificación:	CC	X	CE		PA	Número:	1.129.543.331
Nacionalidad:	COLOMBIANO				Lugar de residencia:	MALAMBO	
Dirección de residencia:	CALLE 37E 28B45						
Teléfono:					Celular:	3003471829	



FORMULARIO DESCRIPTIVO DEL TRABAJO DE GRADO

TÍTULO COMPLETO DEL TRABAJO DE GRADO	EL TRANSPORTE PUBLICO Y DESARROLLO URBANO DE BARRANQUILLA 1980-1985
AUTOR(A) (ES)	RICARDO MARTINEZ ARENAS
DIRECTOR (A)	MURIEL JIMENEZ ORTEGA
CO-DIRECTOR (A)	
JURADOS	JESUS CASTRO EVA GARCIA
TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TITULO DE	HISTORIADOR
PROGRAMA	HISTORIA
PREGRADO / POSTGRADO	PREGRADO
FACULTAD	CIENCIAS HUMANAS
SEDE INSTITUCIONAL	
AÑO DE PRESENTACIÓN DEL TRABAJO DE GRADO	2023
NÚMERO DE PÁGINAS	23 PAGINAS
TIPO DE ILUSTRACIONES	NO APLICA
MATERIAL ANEXO (VÍDEO, AUDIO, MULTIMEDIA O PRODUCCIÓN ELECTRÓNICA)	NO APLICA
PREMIO O RECONOCIMIENTO	NO APLICA



**EL TRANSPORTE PUBLICO Y DESARROLLO URBANO DE BARRANQUILLA 1980-
1985**

**RICARDO MARTINEZ ARENAS
TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TITULO DE HISTORIADOR**

**PROGRAMA DE HISTORIA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
UNIVERSIDAD DEL ATLÁNTICO
PUERTO COLOMBIA
2023**



EL TRANSPORTE PUBLICO Y EL DESARROLLO URBANO DE BARRANQUILLA

**RICARDO MARTINEZ ARENAS
TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TITULO DE HISTORIADOR**

**DIRECTORA
MURIEL JIMENEZ ORTEGA**

**PROGRAMA DE HISTORIA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
UNIVERSIDAD DEL ATLÁNTICO
PUERTO COLOMBIA
2023**

NOTA DE ACEPTACION

APROBADO

DIRECTOR(A)

MURIEL JIMENEZ ORTEGA

JURADO(A)S

JESUS CASTRO FONTALVO

EVA GARCIA CHARRIS

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios y a mis padres Ricardo y Esperanza, por la oportunidad de llegar hasta donde estoy, a mi hermano y amigos por su apoyo, a mis maestras y maestros, que me formaron y me guiaron durante estos años.

RICARDO MARTINEZ ARENAS

EL TRANSPORTE PÚBLICO Y DESARROLLO URBANO EN BARRANQUILLA 1980-1985

RICARDO MARTINEZ ARENAS¹

Universidad del Atlántico

RESUMEN

A través de este artículo, se busca realizar un análisis del desarrollo y crecimiento urbano que presentó la ciudad de Barranquilla desde el año de 1980 cuando fue inaugurado el puente Laureano Gómez más conocido como el puente Pumarejo, el cual conectó al Departamento del Atlántico con el Departamento del Magdalena, hasta 1985 año en el que Barranquilla es categorizada por el gobierno nacional como Distrito Especial, Industrial y Portuario. Durante este periodo se destaca el tipo de sociedad que se formaba en la ciudad, así como el proceso de urbanismo que se vivió en ella, para de esta manera analizar el papel del transporte público terrestre y los servicios públicos en general, abordando temas como la movilidad y que políticas públicas se desarrollaron durante este periodo en este tema.

Palabras clave: Desarrollo urbano, Transporte público, Barranquilla, movilidad, Distrito.

¹ Estudiante del Programa de Historia de la facultad de Ciencias Humanas de la Universidad del Atlántico. Email: rmartineza@mail.uniatlantico.edu.co

INTRODUCCIÓN

Comprender el discurso histórico tanto local, nacional e internacional de nuestra ciudad, sin duda alguna debe ser prioritario desde la academia barranquillera, por tal motivo nos sentimos motivados de poder realizar un estudio de su crecimiento y desarrollo, bajo el marco de la evolución del transporte público terrestre y la movilidad en la ciudad. La finalidad de este artículo es comprender y analizar la importancia del desarrollo del transporte público como base del desarrollo y crecimiento de la ciudad entre los años de 1980 y 1985

Para un mayor acercamiento al tema del transporte en la ciudad de Barranquilla se ha identificado una masa documental y de fuentes primarias, en las cuales se destaca su importancia y arrojan algunos hechos que ayudan a tener bases sólidas sobre el desarrollo y crecimiento de la ciudad de Barranquilla. En general estos textos hacen breves referencias al tema y solo algunos artículos científicos ahondan en profundidad esta problemática que no solo hace parte del pasado, sino que nos acontece en el presente y se postergara en el futuro. Por lo anterior, se podría decir que en esta temática surge la necesidad de responder ¿De qué manera el transporte público terrestre, se convirtió y reflejó ser una de las bases del desarrollo y crecimiento de la ciudad de Barranquilla?

Como punto de partida, se realiza un análisis del desarrollo y crecimiento urbano que presento la ciudad de Barranquilla desde el año de 1980 hasta 1993, año en que Barranquilla fue categorizada como Distrito Especial, Industrial y Portuario. Durante este periodo se destaca el tipo de sociedad que se formaba en la ciudad, así como el proceso de urbanismo que se vivió en ella, para de esta manera analizar el papel del transporte público terrestre y los servicios públicos en general, abordando temas como la movilidad y que políticas públicas se desarrollaron durante este periodo en este tema. Esto con el fin de determinar de qué manera el desarrollo del transporte en la ciudad de Barranquilla durante estos años contribuyó a su desarrollo, a su crecimiento, a su transformación en un Distrito especial, industrial y portuario y a afrontar la primera década del siglo XXI.

1. SOCIEDAD Y DESARROLLO URBANO EN BARRANQUILLA Y SU AREAMETROPOLITANA.

1980- 1985

Al terminar el proceso de independencia y al ser elevada a la categoría de Villa en 1813, Barranquilla va adquiriendo lentamente una mayor importancia en la región. Por lo que el interés por describir los acontecimientos y hechos que ocurrían comienza a ser de interés para aquellos que sin saberlo comenzaban a escribir la historia de la ciudad de Barranquilla. Es por esto que se debe seguir desglosando la historia de nuestra ciudad, por lo que se busca realizar un análisis del desarrollo y crecimiento urbano ligado al tema vial y el transporte terrestre que presento la ciudad de Barranquilla desde el año de 1974 cuando fue inaugurado el puente Laureano Gómez más conocido como el puente Pumarejo, el cual conecta al departamento del Atlántico con el departamento del Magdalena, hasta 1993 año en el que Barranquilla es categorizada por el gobierno nacional como Distrito Especial, Industrial y Portuario.

La obra de construcción del puente Laureano Gómez se inició en agosto de 1970², al mismo tiempo de la puesta en marcha de la administración del presidente Misael Pastrana Borrero, a cargo del ingeniero italiano Ricardo Morandi quien ya había colaborado en la construcción del puente Rafael Urdaneta sobre el Lago de Maracaibo. El puente Laureano Gómez fue inaugurado el 6 de abril de 1974 por parte del presidente Misael Pastrana Borrero, convirtiéndose en la obra de ingeniería más importante del siglo XX en Colombia, ya que “además de servir de arteria vial que integra a los departamentos de la Costa Caribe, es elemento fundamental de su desarrollo. Promueve el intercambio comercial con los departamentos orientales de la Costa y Venezuela. Sirve, además, de vía para el gasoducto que viene de la Guajira y para redes eléctricas”³. De esta manera el puente Laureano Gómez o Puente Alberto Pumarejo, nombre que se le dio de manera informal por parte de la

² Resolución 1.293 de agosto de 1970; Por la cual se contrata a Ingeniería Lodigiani de Milán; Cuellar y Serrano de Bogotá y Tams ingeniería de New York. Contrato por valor de \$143.200.000, Presidencia de la Republica.

³ Carlos Bell Lemus. «El puente Pumarejo desde la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla.» *Revista Credencial de Historia*, 1999.

ciudadanía Barranquillera en honor al político Barranquillero, se convirtió en uno de los pilares de desarrollo para la Ciudad de Barranquilla, “y ha servido de eslabón para la interacción económica y social de los siete departamentos que forman la costa atlántica permitiendo la entrada y salida de productos tanto agrícolas como industriales que llegan al puerto de Barranquilla, así como un mejor transporte de pasajeros desde Barranquilla a las demás zonas del país.”⁴

1.1 Urbanidad y sociedad

Durante de la década de los años 80, Barranquilla puede considerarse como una ciudad en crecimiento, con una población de 703.488 habitantes “los cuales ocupaban un área 7020 hectáreas y con un total de 117.000 viviendas, la ciudad presentaba un promedio de densidad de 139 habitantes por hectáreas”⁵ Al final de esta década Barranquilla tuvo un gran aumento en la población, con un crecimiento de aproximadamente 300.000 habitantes desde el censo de 1973 al 1985 y un considerable crecimiento urbano al construirse durante esta década más 2.334 hectáreas, para un total de 60 nuevos barrios en los que se encontraban urbanizaciones e invasiones, “durante este periodo tales invasiones o viviendas subnormales alcanzaron más del 60% del área de expansión. Las urbanizaciones para las clases populares, por el contrario, solo suman 44.435 habitantes equivalentes a un 19%. Hay que señalar que estas urbanizaciones se desarrollaron casi en su totalidad durante la década de los años setenta dentro de la política del gobierno nacional denominada “ciudades dentro de ciudades”, que se caracterizó por una trama urbana poco articulada al resto de la ciudad. Al respecto, es elocuente el ejemplo de barrios como El Silencio, El Campito y Los Trupillos.”⁶

La estructura urbana de la ciudad cambio en su aspecto físico, presentando tres tendencias bien definidas “hacia el noroccidente en dirección a puerto Colombia, se localizan las nuevas

⁴ Leovigildo Rodríguez y Oscar Fontalvo. *El Puente Sobre El Rio Magdalena Su Importancia En El Desarrollo Económico De La Costa Atlántica*. Barranquilla. Universidad del Atlántico. 1975.

⁵ DANE; Censos de población y recuento de viviendas. Barranquilla: 1978.

⁶ Ospino, Porfirio. El desarrollo urbano de Barranquilla y su dinámica regional 1977 – 1993. En Bonnet, Luis.

áreas residenciales de los estratos altos con el predominio de construcciones unifamiliares hacia el sur en dirección hacia soledad y malambo se desarrollan los nuevos

TABLA No 1

Censos realizados en Barranquilla durante el periodo 1980 -1985

AÑO	HABITANTES	INCREMENTO %	ÁREA URBANIZADA
1973	701.945	42.30%	3.900 HECTÁREAS
1985	896.649	27.70%	6.235 HECTÁREAS
1993	1.091.388	21.70%	6.675 HECTÁREAS

Fuente: Censos de población nacional.

barrios del I.C.T Instituto de Crédito Territorial con viviendas también unifamiliares para la población de ingresos medios y bajos. Finalmente existe una tendencia de desarrollo hacia el occidente constituida por barrios de invasión, sin ningún principio de ordenamiento y carente de los servicios básicos de infraestructura y equipamiento comunal.”⁷

1.2 El Área Metropolitana de Barranquilla.

De esta forma para los años ochenta el gobierno nacional creó el Área Metropolitana de Barranquilla conformada por los municipios de Soledad, Malambo, Puerto Colombia y Galapa. Al mismo tiempo se abrió una Oficina del Área Metropolitana de Barranquilla, “a la cual se le encargó la coordinación de un desarrollo armónico e integrado del área en jurisdicción y además el mejoramiento de la infraestructura técnica de los servicios públicos (energía, acueducto y alcantarillado, recolección de basuras) y vías.”⁸

Los cambios urbanísticos que se dieron en este periodo, no solo fueron en la ciudad de Barranquilla se dieron en todo el área metropolitana, por lo que podemos encontrar en primer lugar la inauguración el 7 de abril de 1981 del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortizos, la entrega de la Urbanización Ciudadela 20 de Julio y la inauguración del Teatro Amira de la

⁷ Cámara de Comercio. «Bases Para la Promoción de una Terminal de Carga en Barranquilla.» Barranquilla: Cámara de Comercio, 1983.

⁸ Günter Mertins. El crecimiento “moderno” espacial urbano en Barranquilla: ¿Planeación pública oficial o manejo del sector privado? *Revista Memorias- Año 4-Nº 7-Uninorte*.2007.

Rosa en 1982, la reconstrucción del Edificio de la Aduana y el nacimiento del Museo Romántico por gestión del periodista Barranquillero Alfredo de la Espriella en 1985, la inauguración el 26 de mayo de 1986 del Estadio Metropolitano Roberto Meléndez junto al inicio de la pavimentación de la Avenida Murillo Toro o Calle 45, la vía 40, la Carrera 8 y la construcción de la Central de Abastos en el Municipio de Soledad en 1988. De esta manera Barranquilla se configura como una de las principales ciudades del país, debido a su crecimiento urbano. Hecho que daría paso al eslogan con que se conocería a Barranquilla durante estos años el mejor vivero del mundo.

En cuanto al proceso de urbanización en la ciudad durante este periodo, bajó en comparación a la década anterior al solo construirse dos urbanizaciones, La Ciudadela y el Country Club, pero con la aparición de una decena de barrios de invasión en las zonas aledañas al estadio Metropolitano. Para este momento, “se consolida el proceso de metropolización, presentándose una conturbación total con el municipio de soledad. Este hecho significa que el crecimiento poblacional de Barranquilla se desplazó hacia otros municipios que integran el área metropolitana, especialmente la población que requería vivienda de interés social, una vez agotada la poca oferta de tierras con disponibilidad de servicios públicos que ofrecía la ciudad en los alrededores del estadio metropolitano.”⁹

Para el año de 1988, se da en Barranquilla la primera elección popular de alcalde, donde es elegido Jaime Pumarejo Certain, quien es el encargado de entregar las obras de reconstrucción de la Avenida Murillo y la vía 40, así como la inauguración en el 1991 de los XIV Juegos Nacionales. Para a finales de los años 80 el nuevo alcalde en ejercicio Bernardo Hoyos Montoya, deja constituida la Empresa de Acueducto, Alcantarillado y Aseo Triple A, en remplazo de las Empresas Públicas de Municipales (EPM). Debido a que “cientos de hogares carecían de este servicio y tenían que estar comprando el agua en los famosos carro tanques y otros que estaban conectados, nunca les llegaba el servicio y aquellos que

⁹ Alcaldía Mayor de Barranquilla. *Plan de Contingencia De Barranquilla*. Centro De Documentación e Información Distrital.1983.

si recibían el servicio aunque en forma parcial, estaban conectados de forma fraudulentamente.”¹⁰

Hay que tener en cuenta que para el año de 1993 “el 52% del total de la ciudad eran desarrollos urbanos no planificados, compuestos por invasiones y crecimiento predio a predio.”¹¹ Por lo que no contaban con ningún servicio público y era necesario resolver esta situación.

La gestión administrativa del alcalde Bernardo Hoyos, permitió que en el año de 1993 Barranquilla fuera erigida como Distrito, Especial y Portuario.¹² Representando para la ciudad un aumento en sus recursos fiscales, por lo que se emprende un proceso de recuperación de la infraestructura de la ciudad, una mejora en servicios públicos y la dotación de escuelas y hospitales de la ciudad.

Esta coyuntura llevo el crecimiento urbanístico en la ciudad, que en parte estuvo planificado, pero que en su gran mayoría estuvo enmarcado en la subnormalidad y la carencia de planificación, por lo que este crecimiento urbanístico significo un deterioro social y una problemática de políticas públicas, que no pudo ser solucionada durante la década siguiente. Estas problemáticas no solo eran exclusivas de la ciudad de Barranquilla, sino que se trasladó a todo el Área Metropolitana en municipios como Soledad y Malambo, afectando la calidad de vida de una gran parte de la población.

Esta dinámica fue constante hasta principios de la década de los noventa, cuando Barranquilla experimenta un resurgir económico, gracias a la descentralización económica que represento convertirse en un Distrito Especial, Industrial y Portuario. Debido a que se comienza a hacer una inversión considerable en servicios públicos e infraestructura, es por esto que el periodo comprendido desde 1980 a 1985, puede ser considerado como el de mayor crisis que ha

¹⁰ Vilorio, Andrés, Zenith de la Torre, y Ricardo Ardiola. «Barranquilla Estudio Sociológico y Documental Para una Monografía Histórica de la Ciudad.» Barranquilla: Editorial Efemérides, 1995.

¹¹ Ospino, Porfirio. El desarrollo urbano de Barranquilla y su dinámica regional 1977 – 1993. En Bonnet, Luis. *Barranquilla, lecturas urbanas*; Bogotá: Gente Nueva, 2003.

¹² Congreso de la Republica de Colombia. Acto Legislativo 001. 17 de agosto de 1993.

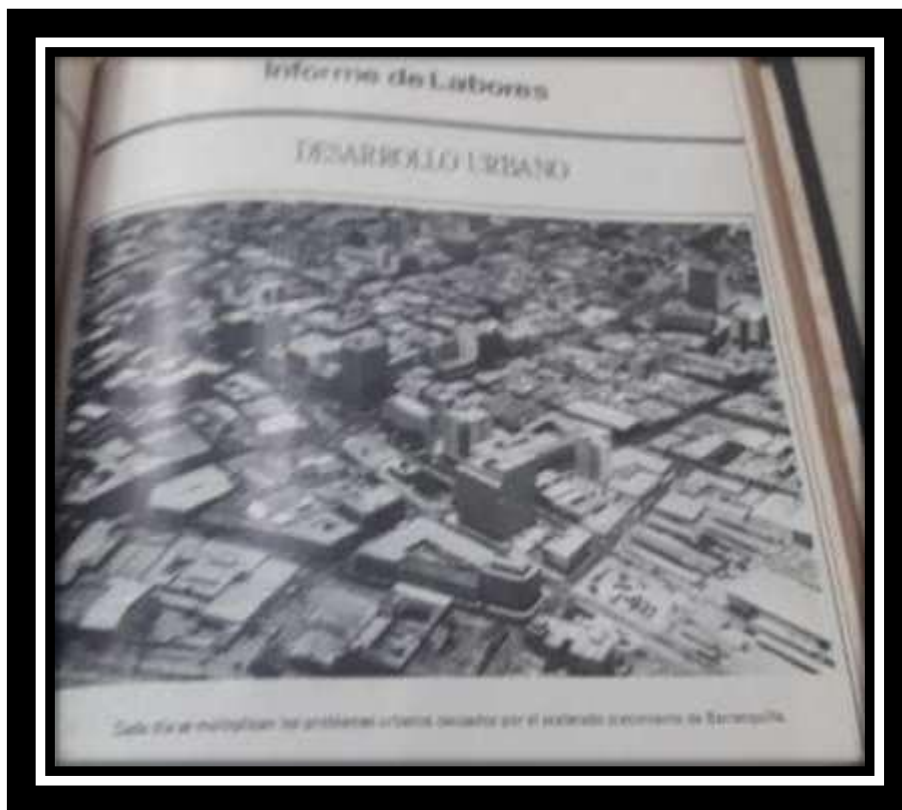
vivido la ciudad y el que configura como es la ciudad y su Área Metropolitana en la actualidad.

TABLA No 2

Desarrollo urbano de la ciudad de Barranquilla 1980-1985

PERIODO	URBANIZACIONES	INVASIONES	OTROS(LOTEOS, AUTOGESTIÓN)	ÁREA TOTAL
1980-1983	921.37 HA	1383.37 HA	29.43 HA	2334.17 HA
1983	24.82 HA	362.64 HA	53.24 HA	440.7 Ha

Fuente: Planos de la ciudad. Archivo del Departamento Administrativo de Planeación Distrital.



Fuente: A.H.A Revista Cámara de Comercio de Barraquilla edición noviembre y diciembre

2. TRANSPORTE Y SERVICIOS PÚBLICOS EN LA CIUDAD DE BARRANQUILLA 1980 – 1985.

El transporte y los servicios públicos configuran la realidad, la vida y cotidianidad de los diferentes centros urbanos y ciudades en todo el mundo. Los cambios que estos presentan a lo largo del tiempo se pueden generar, por una parte, debido a las necesidades de las personas y grupos que componen el centro urbano, los cuales siempre buscan mejores condiciones de movilidad y bienestar. Por otra la complejidad que presentan los centros urbanos en su geografía, economía y las políticas públicas, las cuales generan malestares y desórdenes en su interior. De esta manera “El transporte en Colombia ha sido considerado un servicio integrador tanto social como económicamente, su importancia ha estado determinada por los procesos históricos y las demandas cambiantes de una sociedad en movimiento. Sin embargo, el origen de un nuevo sistema respecto al anterior, dependió del manejo y las características morfológicas de un país geográficamente diverso y complejo”¹³

Por lo tanto, el transporte público está marcado por un proceso de expansión urbana, definido por diferentes aspectos en los ámbitos geográficos, económicos y sociales, a los que la ciudad de Barranquilla no ha sido ajena y se ven reflejados en la transformación urbana y las innovaciones tecnológicas visibles a través de su historia.

Cuando se habla de transporte, la ciudad de Barranquilla es sin duda un referente importante para entender cómo se desarrolló este históricamente en el país, desde la construcción del ferrocarril que comunicaba a la ciudad con Sabanilla en 1871, el inicio de la primera compañía de ómnibus tirado por caballos en 1873, la llegada del primer vehículo de motor al país en 1904, la aerolínea Scadta primera compañía aérea del país en 1919, entre otros aportes de esta ciudad al desarrollo del país.

De esta manera, se busca establecer si el transporte público terrestre y los servicios públicos en la ciudad, durante el periodo comprendido entre las décadas del setenta al noventa, han seguido teniendo un papel importante en su desarrollo y el del país. Para esto se analizará

¹³ Camargo Bonilla, Yeniffer. *Historicidad del transporte en Colombia, un proceso de transición y ruptura*.

cuáles fueron los aportes en cuanto al crecimiento de la infraestructura vial, como evoluciono el servicio de transporte publico terrestre y de los servicios públicos en general.

2.1 La infraestructura vial y el transporte urbano terrestre.

La ciudad de Barranquilla está ubicada cerca al estuario del Rio Magdalena, se desarrolló a lo largo de este y luego tuvo una expansión hacia la parte más alta del territorio, esta zona va en dirección norte a sur y se caracterizó por estar constituida de ceniza volcánica y arena arrastrada por la corriente del rio, la zona que se encuentra en cercanías a la rivera del rio se caracteriza por ser un banco de arena, característica que le da el apodo a la ciudad de arenosa.

De esta forma, el terreno en el que está construida la ciudad era bastante blando y hacia que las construcciones en esta tengan poca durabilidad y necesiten de unas especificaciones de construcción especiales para esta clase de terrenos. De igual manera, la existencia de una zona más alta dentro de la ciudad produce afluentes de aguas lluvias llamados arroyos, que van en dirección oriental buscando desembocar en el Rio Magdalena.

Estas características, unidas al desarrollo urbano poco planificado que comenzó a vivir la ciudad durante los años setenta, llevaron a configurar una red vial en la ciudad que dependía de las necesidades del cubrimiento de rutas del transporte público terrestre, que para esta época era la zona centro de la ciudad. Es así como “el área del mercado y las actividades administrativas, financieras, comerciales y de transporte están altamente concentradas en el centro, razón de la congestión del tráfico.”¹⁴ Esta red vial estaba constituida por vías arterias que rodeaban la ciudad, la Avenida Murillo, la calle 30, la calle 17 y la Vía 40.

¹⁴ Agencia de Cooperación Internacional de Japón. *Estudio Integral De Transporte Urbano Para la Región Metropolitana De Barranquilla Republica de Colombia*. Borrador final, Barranquilla: Centro de Documentación e Información Distrital, 1985.

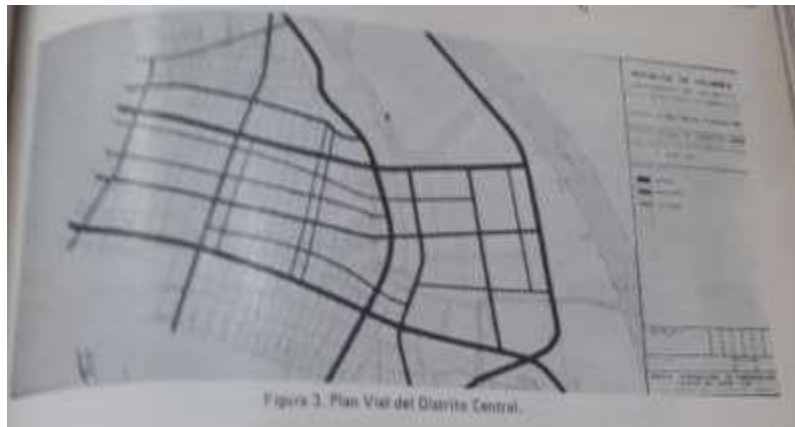
TABLA No 3

Desarrollo vial de la ciudad de Barranquilla 1980 - 1985

	VÍA	AÑO	UBICACIÓN	CARACTERÍSTICAS
1	INTERCAMBIO CL30 CON CIRCUNVALAR	1984	CONECTA SOLEDAD Y BARRANQUILLA	PUENTE DE CUATRO CARRILES
2	CALLE 30 - AEROPUERTO	1981	SOLEDAD-MALAMBO	5.4 KM – 6 CARRILES
3	CALLE 30	1981	CIRCUNVALAR - CRA 46	6.6 KM – 4 CARRILES
4	CALLES 47-53D-57-58-61-68 Y CARRERA 67	1984	SUR OCCIDENTE -NORTE	9.5 KM UNIÓN CIRCUNVALAR -VÍA 40
5	CALLE 19: UNIÓN CALLE 30 –CALLE 17	1985	SIMÓN BOLÍVAR- CIRCUNVALAR	1.6 KM
6	CARRERA 38	1983	ZONA FRANCA - CIRCUNVALAR	9.4 KM
7	CARRERA 46	1983	ORILLA DEL RIO-CIRCUNVALAR	8.6 KM
8	CIRCUNVALAR	1985	CALLE 30. - VÍA 40	19.1 KM
9	VÍA 40	1982	CRA 46 - CIRCUNVALAR	8.5 KM
10	CALLE 17	1985	PUENTE PUMAREJO-CRA 38	3.2 KM
11	CALLE 45	1983	CIRCUNVALAR – VÍA 40	8.7 KM
12	CALLE 70C-72-74	1985	CRA 38 – VÍA 40	7.2 KM
13	CALLE 45D – CRA 14	1985	CALLE 30 – CALLE 45	4.1 KM

Fuente: A.H.A Agencia de Cooperación Internacional de Japón

Plan Vial del Distrito de Barranquilla



Fuente: A.H.A Revista Cámara de Comercio de Barranquilla 1985

2.2 Las empresas de buses en la ciudad de Barranquilla.

El proceso del transporte urbano en Barranquilla, con el inicio de las diferentes obras de vías en Barranquilla y la implementación del transporte de pasajeros y las diferentes rutas de buses el cual se crean con un plan maestro y servicios para fortalecer la economía por parte del área metropolitana para ir dándole solución a las diferentes problemáticas que se daban por la falta de transporte urbano de pasajeros en la ciudad el cual se organizan por diferentes empresas de buses organizadas se implementaron en Barranquilla y su área metropolitana las diferentes empresas de buses como son:

TABLA. 4

Empresas de Buses de Barranquilla y su Área Metropolitana Fuente: Barranquilla Estudio Sociológico y Documental Para una Monografía Histórica de la Ciudad-1985

	Empresas	AÑO	UBICACIÓN	CARACTERÍSTICAS
1	FLOTA ANGULO LTDA	1984	BARRANQUILLA	BUSES URBANOS
2	FLOTA ROJA LTDA	1981	BARRANQUILLA	BUSES URBANOS
3	TRANSDIAZ LTDA	1981	BARRANQUILLA	BUSES URBANOS
4	TRANSPORTES ALIANZA TRASALIANCO	1980	CONECTA BARRANQUILLA, SOLEDAD Y MALAMBO	BUSES URBANOS
5	TRANSPORTES LOLAYA LTDA	1985	SOLEDAD Y BARRANQUILLA	BUSES URBANOS
6	TRANSPORTE TRANSMECAR LTDA	1983	SOLEDAD	BUSES URBANOS
7	TRANSPORTE MONTERREY LTDA	1983	BARRANQUILLA	BUSES URBANOS
8	TRANSALFA S.A	1985	MALAMBO CONECTA BARRANQUILLA	BUSES URBANOS
9	SOCIEDAD DE TRANSPORTE URBANO SOBUSA	1981	SOLEDAD CONECTA BARRANQUILLA	BUSES URBANOS
10	TRANSPORTES COOLITORAL LTDA	1985	SOLEDAD Y BARRANQUILLA	BUSES URBANOS
11	EMPRESA DE BUSES EMBUSA LTDA	1983	BARRANQUILLA	BUSES URBANOS
13	COOCHOFAL LTDA	1985	SOLEDAD CONECTA BARRANQUILLA	BUSES URBANOS

2.3 El impacto social del desarrollo del transporte urbano en la ciudad de Barranquilla

El desarrollo del transporte público terrestre tuvo un impacto social debido a como se organizaron las diferentes empresas de buses y taxis en la ciudad de Barranquilla, con el fin de mejorar la movilidad en el área metropolitana y lograr conectar la ciudad con las diferentes rutas y mejorar la movilidad dentro de la ciudad. Al aparecer estas empresas legalmente constituidas aportaron al desarrollo urbano del mejoramiento del transporte con las diferentes empresas de buses, taxis, intermunicipales terrestres y fluviales para conectarse con el interior del país.



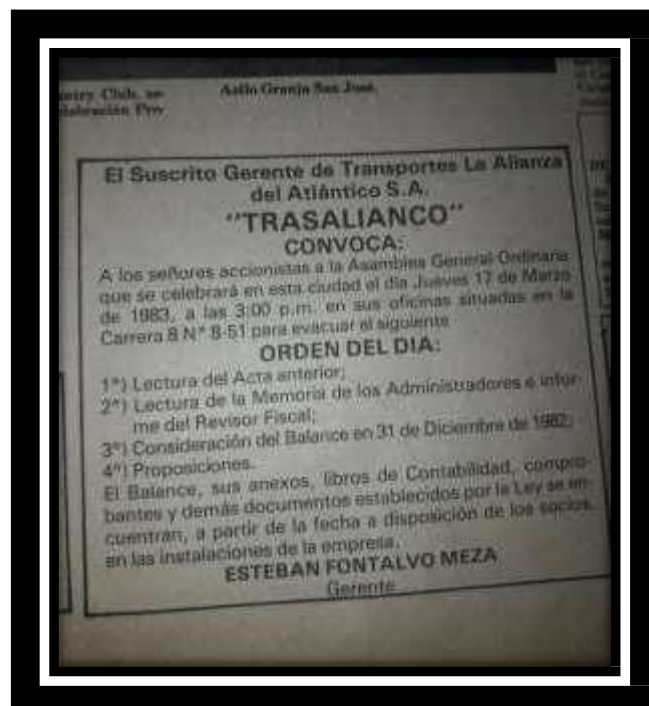
Fuente: A.H.A Diario del caribe 1. De enero de 1983

Una de las problemáticas del inicio del transporte público de buses en la ciudad fue la implementación de tarifas en el transporte de buses en su área metropolitana de Barranquilla en el año 1983, las cuales eran altas en comparación al servicio prestado. También salían a relucir problemáticas como los bajos salarios de los conductores y su petición de aumentos

en los subsidios brindados por el gobierno nacional para mejorar las condiciones laborales de estos.



Estas problemáticas llevaron a las empresas de transportadores a llegar a acuerdo internamente, anunciando asambleas accionistas o socios de las empresas de buses. En la siguiente imagen tenemos el anuncio a asamblea general de la empresa de transporte TRASALIANCO en el año 1983, la empresa de transportadora más antigua de la ciudad, fundada en 1980.





Fuente: A.H.A Diario del Caribe edición enero 1 del 1983 dificultades que se presentaban en el Transporte Urbano de Barranquilla

El gobierno nacional en cabeza del Ministerio de transporte a través de la división departamental del trabajo, para evitar el paro del servicio de transporte, insto a las empresas de transportadores como requerimiento los documentos a través de los cuales se demostraba el pago a los conductores y las respectivas afiliaciones a salud y caja de compensación familiar. De esta manera se buscaba mitigar el atraso de salarios y mejorar las condiciones laborales de los conductores de las empresas de transporte urbano.

Otras de las problemáticas que vivía la ciudad de Barranquilla en el inicio de la prestación de transporte público eran los espacios dentro de la malla vial para la llegada y recolección de pasajeros. Un punto crítico sobre este tema era el centro de Barranquilla donde de

convergerían todas las empresas de buses que aparecían en la ciudad a mitad de los años 80 y a principios de los 90.



Fuente: A.H.A Revista Cámara de Comercio de Barranquilla enero 1981

2.4 El Proyecto Transmetro como planteamiento en la actualidad del Transporte Urbano en Barranquilla.

El proceso del transporte en Barranquilla y de buses en el periodo que comprende este artículo de investigación empalmamos con la actualidad analizando la nueva forma de prestación de servicio de bus urbano, como es el Sistema Integrado de Transporte Masivo Transmetro. Esta nueva forma de prestación de transporte “está basado en buses articulados, padrones y busetones. Además, está compuesto por rutas troncales, pretroncales y alimentadoras. Los viajes lo realizan usuarios, a través de transbordos entre los diferentes tipos de rutas, de acuerdo con el origen y destino del viaje. Además, cuenta con 15 estaciones sencillas, 1 estación intermedia y dos patios talleres ubicados en Barranquilla y Soledad”¹⁵. Este nace como alternativa para mejorar diferentes problemáticas de movilidad en diferentes sectores de la ciudad de Barranquilla y su área metropolitana.

El transporte en la ciudad “mostraba un alto nivel de ineficiencia y precarias condiciones de seguridad y confiabilidad. El mantenimiento de dicho esquema, basado en la competencia entre las unidades de transporte, generó un detrimento progresivo de los tiempos de viaje y aumento de los costos de operación y de los niveles de accidentalidad y contaminación. Esto generaba graves consecuencias en la competitividad de la ciudad y la calidad de vida de los habitantes.”¹⁶ Es por ello, que el 6 de septiembre de 2004, a través del documento Conpes 3306 se planteó un proyecto que contemplaba la construcción de 25,5 km aproximadamente, de corredores exclusivos y su infraestructura complementaria a ser desarrollados en 2 fases y fue, el 25 de junio de 2005 cuando se suscribió el convenio de cofinanciación entre Nación, el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana para sacar adelante el proyecto. El 7 de abril de 2010, se hizo la inauguración oficial del sistema, pero fue el 10 de julio de ese mismo año, cuando inició operación comercial, brindándole a los barranquilleros una opción de movilidad segura y legal.

¹⁵ Tomado de la página del Ministerio de Transporte Nacional. <https://sisetu.mintransporte.gov.co › transmetro>.

¹⁶ *ibíd.*

3. CONCLUSIONES.

Este artículo de investigación permitió comprender y analizar la importancia del Transporte público en la ciudad y el Desarrollo Urbano de Barranquilla, como la base del crecimiento de la ciudad a través de diferentes características concluidas a continuación.

El transporte público aportó al desarrollo comercial de la ciudad al unir distintos puntos de la ciudad y generando la necesidad de establecer más sectores comerciales la densidad de la población aumento debido a la migración de los municipios y poblaciones aledañas a la ciudad de Barranquilla, permitiendo mayor mano de obra y el crecimiento del espacio urbano con nuevos barrios, urbanizaciones e invasiones.

Con la construcción de nueva infraestructura, como el puente Laureano Gómez o “Puente Pumarejo”, se establecieron relaciones comerciales con otros municipios y departamentos, permitiendo que llegaran a la ciudad nuevos productos y empresas durante el periodo de 1980- 1985.

La conformación del Área Metropolitana de Barranquilla, permitió que el desarrollo económico y urbanístico que existía en la ciudad, llegara a los municipios de Soledad, Malambo, Galapa y Puerto Colombia.

Las vías construidas mejoraron que el transporte público y la movilidad se incrementó dentro de la ciudad, promoviendo la creación de más empresas de transportadoras y la comercialización de vehículos.

A medida que fue creciendo la importancia del transporte público terrestre en las ciudades visibilizaron las condiciones laborales y socioeconómicas que afrontaron los conductores.

El transporte público terrestre en la ciudad de Barranquilla tiene como grandes desafíos en primer lugar tener una cobertura en todos los puntos de la ciudad y su área metropolitana, esto con el fin de mejorar la movilidad de la población y garantizar de esta manera el funcionamiento del sistema de transporte, es necesario que las empresas de transporte cuenten con las condiciones de infraestructura vial y políticas públicas que contribuyan al mejoramiento del servicio

De igual manera los trasportadores necesitan unas mejores condiciones salariales y laborales que permitan que no existan interrupciones en la prestación del servicio.

FUENTES PRIMARIAS

Agencia de Cooperacion Internacional de Japon. *Estudio Integral De Transporte Urbano Para la Region Metropolitana De Barranquilla Republica de Colombia*. Borrador final, Barranquilla: Centro de Documentacion e Informacion Distrital, 1985.

Agencia de Cooperacion Internacional de Japon. «Estudio Integral de Transporte Urbano en la Region Metropolitana de Barranquilla.» *Informe Borrador Final parte I*. Barranquilla: Centro de Documentacion e Informacion Distrital, Febrero de 1983.

Camara de Comercio. «Bases Para la Promocion de una Terminal de Carga en Barranquilla.» Barranquilla: Camara de Comercio, 1983.

Secretaria de Movilidad. *Plan de Ordenamiento Territorial*. Barranquilla: Alcaldia de Barranquilla, 2008.

Pachon, Aurora, y Gabriel Galvis. *Plan Integral de Desarrollo Del Area Metropolitana De Barranquilla*. Barranquilla: Alcaldia mayor de Barranquilla, 1993.

Viloria, Andres, Zenith de la Torre, y Ricardo ardiola. «*Barranquilla Estudio Sociologico y Documental Para una Monografia Historica de la Ciudad*.» Barranquilla : Editorial Efemerides, 1995.

Alcaldía Mayor de Barranquilla. *Plan de Contingencia De Barranquilla*. Centro De Documentación e Información Distrital.1983.

Corporación Financiera del Transporte. *Terminal Interurbano de Pasajeros de Barranquilla*. Bogotá. Ministerio del Desarrollo Economico.1982

Leovigildo Rodríguez y Oscar Fontalvo. *El Puente Sobre El Rio Magdalena Su Importancia En El Desarrollo Económico De La Costa Atlántica*. Barranquilla. Universidad del Atlántico. 1975.

DANE; Censos de población y recuento de viviendas. Barranquilla: 1978.

Congreso de la Republica de Colombia. Acto Legislativo 001. 17 de agosto de 1993.

Espriella, Alfredo de la. «Historia del Transporte de Barranquilla.» Museo romántico. Folios

Diario de la caribe edición enero 01 de 1983

Revista Cámara de Comercio de Barranquilla edición 1981 y 1985

Ministerio Nacional de Transporte. <https://sisetu.mintransporte.gov.co> > transmetro

FUENTES SECUNDARIAS

Adelaida, Sourdis Najera. «Barranquilla ciudad emblemática de la República .»
Revista Credencial Historia, 2009.

Bell, Carlos. «El puente Pumarejo desde la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla.»
Revista Credencial de Historia, 1999.

Bonett, Luis E. Sanchez. *Barranquilla Lecturas Urbanas* . Bogota: Gente Nueva,
2003. Conde, Jorge. «Desarrollo de Barranquilla 1871-1905 .» *Revista Sucesos* ,
1997.

Carbo, Eduardo Posada. *Una invitación a la historia de Barranquilla*. Bogota: CEREC,
1987.

Carlos, Pardey. «El Tranvia de las Mulas .» *Imagen temporal Barranquilla 100 años*,
2005. Torres, Luis Alfonso. *Catedra de Barranquilla*. Bogota: libros y libros, 2009.

Donoso, Jorge Villalón. *Historia de Barranquilla*. Barranquilla: Ediciones Uninorte, 2000.

Marquez , Jose Wilson. «Modernización sobre rieles ferrocarriles de
Barranquilla y Medellín dos grandes obras de impacto.»

Martinez, Jonathan. «Catedra Barranquilla Conociendo mi Ciudad.» Universidad
del Atlántico. 2015.

Santos, Enrique. *El Desarrollo Urbano*. Bogota: Revista Credencial Historia, 2007.

Universidad del Norte. «Memorias.» *Revista digital de Historia y Arqueología desde
el Caribe*, 2007.

Camargo Bonilla, Yeniffer. *Historicidad del transporte en Colombia, un proceso de
transición y ruptura*. Zacatecas, México, Tzinzun Revista de Estudios Históricas,
2019.