

## **El puente Pumarejo y sus efectos en el transporte regional 1974-1980<sup>1</sup>**

**Sergio Luis Sanjuán Jiménez<sup>2</sup>**

Universidad del Atlántico (Colombia)

Para citar este artículo: Sanjuán Jiménez, Sergio Luis. “El puente Pumarejo y sus efectos en el transporte regional 1974-1980”, *Epokhé* No. 10 (2020): 47-70

---

<sup>1</sup> Trabajo de grado presentado para optar por el título de historiador de la Universidad del Atlántico.

<sup>2</sup> Egresado del programa de Historia de la Universidad del Atlántico. Correo electrónico: sanjuan061480@gmail.com

## **Resumen**

La infraestructura del transporte juega un rol de gran importancia en el momento de evaluar la competitividad de las ciudades y la inclusión en el sistema de redes y de movilidad. En esa búsqueda se plantea el puente Pumarejo para el transporte, inaugurado el 6 de abril de 1974, fue planteado para mejorar el sistema de transporte en que existía para salir de la ciudad de Barranquilla. Servir como alternativa a los cruces existentes sobre el río Magdalena, junto con objetivos de carácter multipropósitos.

Este trabajo pretende analizar los efectos del enlace vial en los primeros años de funcionamiento del sistema de transporte regional, sin pasar por alto los efectos económicos y sociales.

**Palabras claves:** transporte, puente Pumarejo, infraestructura, movilidad, Barranquilla, Efectos

## **Abstract**

The transport infrastructure plays a very important role when evaluating the competitiveness of cities and their inclusion in the network and mobility system. In this search, the Pumarejo Bridge for transportation is proposed, inaugurated on April 6, 1974, it was proposed to improve the transportation system in which it existed to leave the city of Barranquilla. Serve as an alternative to the existing crossings over the Magdalena River, together with multipurpose objectives.

This work aims to analyze the effects of the road link in the first years of operation of the regional transport system, without ignoring the economic and social effects.

**Keywords:** transport, Pumarejo bridge, infraestructura, mobility, Barranquilla, Efects

## **Introducción**

Desde la década del 60' del siglo pasado empezaron a surgir teorías urbanísticas que han contribuido a las nuevas perspectivas sobre el estudio del transporte. Empero, son muy

pocos, aunque sus aportes son significativos en la comprensión conceptual emanada desde la teoría urbana y del transporte. Para el presente artículo me acerco a este abordaje teórico que permite dar solidez a investigaciones disciplinares desde la historia.

Inicio con la teoría de la movilidad urbana expuesta por teóricos como Robert Venturi y Denise Scott Brown que señalan que la movilidad es una parte esencial del “nuevo modo de vida urbano” en donde cada persona o grupo necesitan moverse de un lugar a otro territorio<sup>3</sup>. Por tanto, el moverse implica tener la facilidad del transporte que se ven reflejados en la construcción de infraestructuras masivas como medios de transportes en general, no obstante, en esta investigación solo nos referiremos al transporte terrestre para el desplazamiento a través de las redes viales e infraestructuras. Tomando el caso de la infraestructura del Puente Pumarejo en la ciudad de Barranquilla.

En segundo lugar, Lowdon Wingo<sup>4</sup>, a través de la teoría de sistemas, señala las dimensiones básicas del transporte que son: volumen, tiempo y espacio. Estas se ven reflejadas en el coste del sistema de transporte, además de verse compaginado con el valor del factor tiempo. De la misma manera, apunta a la importancia de la localización de la infraestructura que de la accesibilidad al transporte al reflejarse en los factores anteriormente mencionados en lo que es la ganancia del tiempo al moverse.

En tercer lugar, Margarita Jans B. explica un punto clave con respecto al transporte y su uso, y este es, que si llega a ser ineficiente arroja como resultado que el espacio urbano pierda habilidad de integrarse y conectarse. Dado que la sincronización del uso del suelo y la inversión en el sistema de transporte son fundamentales al momento de visualizar el desarrollo urbano<sup>5</sup>. Además, Juliana Nakagawa Fernandes en su artículo titulado “*El Transporte Como Elemento De Estructuración Urbana Hacia Un Equilibrado Desarrollo Urbano Guiado Por El Transporte Público En La Ciudad De São Paulo*” nos ayuda a entender los conceptos de movilidad. Nos plantea la autora que es la situación que permite el acceso del desplazamiento

---

<sup>3</sup> Carlos Lange Valdes, “Dimensiones Culturales de la Movilidad Urbana”, Revista Invis Vol. 26 N° 71 (2011): 91.

<sup>4</sup> Lowdon Wingo, Transporte y suelo urbano (Barcelona: OIKOS-TAU, 1972), 36

<sup>5</sup> Margarita Jans B, Movilidad Urbana: En Camino A Sistemas De Transporte Colectivo Integrados, AUS [Arquitectura / Urbanismo / Sustentabilidad], Vol. 6, (2017): 10.

y se da como resultado el acceso de personas y/o bienes de un lugar a otro dependiendo del sistema del transporte.<sup>6</sup>

Por categorías de análisis a usar a lo largo de este artículo, serán dos: La Accesibilidad Y La Movilidad. Para poder entenderlas, Susan Hanson<sup>7</sup> nos explica que la accesibilidad es el alcanzar lugares deseados y disponibles dentro de una distancia de espacio-tiempo. Y la movilidad es entendida como la habilidad de moverse entre esos sitios de actividad que depende del rendimiento y funcionamiento del sistema de transporte.

En primera medida, a partir de las investigaciones realizadas por Mariana Schweitzer en Argentina, que muestra la importancia del puente Rosario-Victoria al ser una infraestructura de gran escala que conecta a dos ciudades, promoviendo el desarrollo y la comunicación<sup>8</sup>. En segunda medida, Luis Artaravia Y Jorge León Sáenz<sup>9</sup>, realizan una reconstrucción histórica de las edificaciones de los puentes en el Río Virilla ubicados en Costa Rica entre la ciudad de San José y Heredia; dando a conocer la importancia de la movilidad tanto de personas como de bienes.

Tomando como referencia a las dos investigaciones antes mencionadas, este trabajo tiene como objetivo explicar la importancia que tuvo el puente Pumarejo como medio de transporte siendo vía de comunicación con otras ciudades. El marco temporal de este proyecto inicia desde 1974 que es el año en que se inaugura el puente, hasta 1980. La construcción del puente era necesaria porque serviría de integración vial a los departamentos de la Costa Atlántica, ya que es una vía de comunicación entre la ciudad de Barranquilla con la carretera de Ciénaga que permite ser un elemento del desarrollo urbano y promueve el intercambio comercial con los Departamentos, además de mejorar el sistema de transporte.

Muy a pesar que existen trabajos que abordan la temática referente al puente Pumarejo, desde la disciplina histórica no se ha realizado una investigación pertinente que abarque este tema.

---

<sup>6</sup> Juliana Nakagawa, El transporte como elemento de estructuración urbana hacia el equilibrado desarrollo urbano guiado por el transporte público en la ciudad de sao paulo, A: Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. "IX Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Bogotá, junio 2017". (Barcelona: DUOT, 2017).

<sup>7</sup> Susan Hanson, *The geography of urban transportation* (New York: Guilford Press, 1986), 425.

<sup>8</sup> Mariana Swchizter, "El Puente Rosario Victoria y sus efectos sobre el Transporte Regional Cuaderno Urbano", *Espacio, Cultura, Sociedad*, No. 5 (2006): 105-129.

<sup>9</sup> Luís Guillermo Artavia Rodríguez, Jorge León Sáenz, "Los Puentes del Río Virilla entre San José y Heredia" (Costa Rica), *Revista De Historia* No. 74 (2016): 91-112. Doi: [Http://Dx.Doi.Org/10.15359/Rh.74.5](http://Dx.Doi.Org/10.15359/Rh.74.5)  
[Http://Www.Revistas.Una.Ac.Cr/Historia](http://Www.Revistas.Una.Ac.Cr/Historia).

Hasta el momento solo existen dos textos<sup>10</sup>, que, aunque son trabajos serios, no representan un cuerpo de trabajo totalmente construido en base a un proceso histórico tan importante y poco evaluado en la historiografía local y regional.

Por tanto, son esenciales los estudios micro-históricos sobre la temática para así de esta manera llenar ese vacío que existe con respecto al puente Pumarejo. Teniendo en cuenta que los trabajos que existen hasta el momento son muy pocos y que es un tema que no se ha explorado en la ciudad desde el punto de vista historiográfico, para así crear nuevos enfoques y así realizar un aporte a la historiografía del transporte y urbanística en Latinoamérica.

Expuesto lo anterior, la problemática principal a resolver en este trabajo es: ¿Cuál fue el impacto que tuvo la construcción del puente Pumarejo en el aspecto urbano dado que aumentó y facilitó el transporte? Este trabajo se hizo en base a las fuentes consultadas como: artículos de prensa Del Diario Del Caribe y El Herald, informes de la cámara de comercio de Barranquilla, datos de la revista Barranquilla Grafica, entrevistas y artículos científicos y libros consultados, tablas estadísticas que abarcan el flujo de transporte vehicular que transitaron por el puente Pumarejo obtenidas del ministerio de transporte a través del instituto de vías (INVIAS).

En esta medida, el presente artículo se encuentra estructurado en tres partes: en la primera, se aborda la historia del puente Pumarejo, ¿del por qué su construcción? ¿Qué alternativas que se propusieron en donde construir?, ¿Quiénes construyeron el puente? En la segunda, examinamos los efectos del transporte del puente. En la tercera y última, el flujo del transporte y por ultimo las conclusiones finales que podemos dejar con respecto a este trabajo que se ha abordado. El siguiente ítem a abordar es la historia del viejo puente Pumarejo.

## **1. Historia del viejo puente Pumarejo**

Es un hecho claro de que el transporte es el medio por el cual se da el proceso de movilización de personas, y/o de bienes, que van de un lugar a otro en un determinado espacio, sin embargo, para este artículo solamente nos referiremos a la parte terrestre que se encuentra conformado por el transporte en carreteras por medio de vehículos. Además de que el sector

---

<sup>10</sup>Ver: Revista: Serie No. 10, Universidad Autónoma Del Caribe, Los Puentes Sobre El Rio Magdalena, Barranquilla, Abril Del 2001. Ver: Carlos Arturo Bell-Lemus, "El Puente Pumarejo sobre el Río Magdalena", Colombia Credencial Historia Vol.116 ( 1999), DOI: <http://www.banrepcultural.org/node/32381>.

del transporte se encuentra en la difícil tarea de ser competitivo en cualquier lugar, no solamente a nivel económico sino social.

Asimismo, se ha establecido que la infraestructura que con lleva a una movilidad promueve el aumento del tiempo invertido en el traslado diario.<sup>11</sup> Además, de ser importante debido a las construcciones en cantidad y en forma acelerada de medios de transporte como carreteras urbanas que permiten el desplazamiento hacia diversos lugares.

“la movilidad es parte de un nuevo modo de vida urbano”<sup>12</sup> donde la búsqueda de la libre circulación de una persona se ve en la posibilidad de ir a cualquier parte con mayor rapidez y a menor costo.<sup>13</sup> Y esto mismo es lo que origina la construcción del puente Pumarejo, el permitir viajar de Barranquilla a cualquier parte de la Costa Caribe y poder suplir esa necesidad de trasladarse a otro lugar en el menor tiempo posible.

A partir de allí, el transporte para salir y entrar a Barranquilla antes del año de 1974 se realizaba a través de los llamados transbordadores, movilizand o a las personas y a los vehículos. Dado que no existía una carretera entre Barranquilla y Ciénaga, y éste era el medio de transporte que permitía movilizar a los vehículos entre estos dos lugares. No obstante, era un sistema de transporte colectivo ineficiente, dado que solamente arrojaba perdidas en vez de ganancias. Ya que la sincronización entre el uso de suelo, la inversión y sistemas de transporte son fundamentales al momento de visualizar el desarrollo de una ciudad<sup>14</sup>.

Por lo que para suplir esta necesidad de agilizar el flujo del transporte en el año de 1962 el gobierno nacional firmó la licitación 113; bajo esta ley se ordenó la construcción de un nuevo puente sobre el Rio Magdalena que conectara la carretera de Barranquilla- Santa Marta. Asimismo, de que los gastos que exigiera el gobierno serian incluidos en el presupuesto de la próxima vigencia y en las subsiguientes. Igualmente quedó autorizado que el gobierno podía contratar tanto empresas nacionales como extranjeras para poder construir el puente y conectar con la carretera a Ciénaga.<sup>15</sup> Para construir un puente mixto que reemplazara el antiguo sistema de trasbordadores que conectan con estos dos lugares.

---

<sup>11</sup> Carlos Lange Valdes, Dimensiones culturales de la movilidad urbana, 91.

<sup>12</sup> Carlos Lange Valdes, Dimensiones culturales de la movilidad urbana, 91.

<sup>13</sup> Carlos Lange Valdes, Dimensiones culturales de la movilidad urbana, 90.

<sup>14</sup> Margarita Jans B, Movilidad Urbana: En Camino A Sistemas De Transporte Colectivo Integrados, 10.

<sup>15</sup> Benjamín Sarta, El puente, Barranquilla Grafica, 1974. No 145.

Se presentaron cuatro alternativas para definir la localización del puente que fueron estudiadas y preparadas por el ministerio de obras públicas. Estas cuatro alternativas fueron: Alternativa Acueducto Cierre Del Canal Oriental, Alternativa Zona Franca, Alternativa “Acueducto” Y Alternativa “Cábica”<sup>16</sup>. Cada una llevaba ese nombre debido por la ubicación en donde se proponía construir el puente.

Inicio con la alternativa “Acueducto cierre canal oriental” o también denominada alternativa “La Isla” porque pasaría por debajo de esta; en esta propuesta el puente iba a tener una altura de 16 metros sobre el nivel del agua con un costo de 130 millones de pesos con unas medidas de 950 metros de largo y presentaba estabilización de la isla y las condiciones de la operación del terminal, sin embargo no se optó por esta opción debido a que presentaba inconvenientes en cuanto a la navegabilidad.

En segundo lugar, La alternativa “Zona Franca” que uniría el Kilometro-909 de la carretera Ciénaga con la calle 17 de Barranquilla, con una longitud de 3.300 metros y con una altura de 40 metros sobre el nivel del agua. Permitiría sin ningún inconveniente el tráfico de embarcaciones marítimas por debajo de esta, sin embargo el costo de esta alternativa giraba alrededor de los 230 millones de pesos, por lo que se descartó de inmediato además de que crearía un problema de tráfico urbano en las calles y carrera cercanas al puente.

La tercera alternativa es la opción “Cábica”, partiría del K-2500 de la carretera Ciénaga y atravesaría el Río, pero solo en la parte más estrecha, tendría una extensión de 1.170 metros y un costo de 150 millones de pesos. Tendría el inconveniente de tener que construir 11 kilómetros de vías de acceso debido a las temporadas de lluvias creando terrenos cenagosos y requeriría de más puentes adicionales además que no era una opción viable debido a que generaba pérdida de tiempo. Los vehículos demorarían entre 20 a 30 minutos más en llegar a Barranquilla.

Por último, está la alternativa “Acueducto” llamada así por cruzar el río por el extremo de la Isla Rondón, cerca de los terrenos de los acueductos y partiría del K-0-900 de la carretera Ciénaga para terminar en la calle 19 de Barranquilla, tendría un costo de 190 millones de pesos, 40 millones menos que la opción de la zona franca, con una longitud de 1.180 metros

---

<sup>16</sup> Las cuatro alternativas para definir la construcción del puente, Barranquilla Grafica, No 145. 1974

y con una altura de 16 metros.<sup>17</sup> Finalmente la obra demandó una inversión de 250 millones de pesos, a la cual debe agregarse 40 millones en que se estima el costo de las vías de acceso.

Finalmente, la alternativa que escogió el ministerio de obras públicas fue la alternativa “Acueducto” dado que las alternativas “Zona Franca” y “Cábica” eran las más costosas y fueron descartadas inmediatamente. Y la alternativa acueducto con el cierre al brazo oriental al Río causó oposición porque podría tener consecuencias negativas sobre el puerto.

Siguiendo con el párrafo anterior, la alternativa “Acueducto” fue criticada debido a que la altura no era la deseada a lo que él presidente Colombia de aquel entonces, Carlos Lleras Restrepo había firmado con el Banco Mundial por la construcción del puente sobre Río Magdalena no quiso transformarlo porque ya había pactado con el Banco Mundial y temía que si se llegaba a cambiar lo pactado perdería la financiación “prefiero correr el riesgo de construir el puente con las especificaciones actuales aunque después me digan que la altura no es suficiente y que se perjudicaran en el futuro las industrias que ya no podrán construir sus muelles particulares más allá del puente”<sup>18</sup>

El puente vial carretero atraviesa el río Magdalena a 20 km de su desembocadura en el Mar Caribe, se encuentra en medio de la ciudad de Barranquilla y el municipio de Sitio Nuevo en el Departamento del Magdalena tiene una capacidad para 1.500 vehículos por hora, lo cual que su capacidad en 24 HRS es de 36.000 automóviles de los cuales estos tienen un ritmo de 2 minutos.

El Puente sobre el Río Magdalena que oficialmente lleva por nombre de “puente Laureano Gómez” en honor al dirigente político, sin embargo, la población de la ciudad de Barranquilla lo conocen como puente Pumarejo en tributo al dirigente político Alberto Pumarejo de ésta misma ciudad por ser uno principales promotores para la creación de dicho puente.

Una vez que se concretó la localización para la construcción del puente Pumarejo, se dio paso para definir quiénes serían los encargados de realizar tal obra. Quienes obtuvieron la licitación para la construcción del puente Pumarejo fueron los representantes de la firma “Cuellar Serrano, Gómez Ltda. De Bogotá” y la empresa de ingeniería Lodigiani spa de Milán. Firmando el contrato el 1 de julio de 1970 entre el ministro de obras públicas,

---

<sup>17</sup> Las cuatro alternativas para definir la construcción del puente, Barranquilla Gráfica, No 145. 1974

<sup>18</sup> Histórica reunión el 14 de agosto de 1969 del presidente Carlos Lleras Restrepo con prestante comisión Barranquillera, Barranquilla gráfica, No 145, 1974

Bernardo Garcés y Francisco Vengonchea siendo el encargado de la dirección general de construcción del ministerio de obras públicas, Camilo Cuellar siendo el representante de la firma Cuellar Serrano & Cía. Ltda. Y Francisco Bardazzy en representación de la firma de ingenieros Lodigiani de la construcción del puente sobre el río Magdalena en Barranquilla.<sup>19</sup>

El coste total de la construcción del puente Pumarejo fue 240.000.000 de pesos siendo además el más largo en ese momento con 1.180 metros de longitud facilitando la comunicación de transporte entre Barranquilla y Santa Marta, una obra que finalizó en el año en 1974 y siendo inaugurada el 6 de abril del mismo año. Cabe añadir que al ser este día de festejo no se cobró peaje para transitar por el puente debido al ser el primer día, además de tratarse de un evento turístico.

El motivo fundamental para la creación de dicho puente, era agilizar el transporte a través de la Troncal Del Caribe que integra más vínculos a la industria de Barranquilla con los mercados nacionales de los Departamentos del Magdalena, Cesar y La Guajira y con Venezuela mediante los mecanismos de intercambio fronterizo, para las nuevas industrias que se instalen con el propósito de abastecer los mercados aludidos, la localización en la zona de Soledad, fue un atractivo y en una u otra forma aceleraron el desarrollo de la ciudad.

En el momento en que es puesto en funcionamiento el puente Pumarejo, y al entrar en vigencia la carretera de Ciénaga permitió el aumento del flujo del transporte automovilístico y por consiguiente el aumento del comercio. Dado que estaba estrangulado por la lenta movilidad de los vehículos de transporte que traían mercancías dado que los transbordadores que viajaban a través del caño clarín (pasando el puente paralelo a la carretera) llegaban a la Ciénaga Grande y de allí hasta Ciénaga y después a Sta. Marta.

Siendo este el medio por donde se trasladan los productos de un lugar de origen a un lugar destino. En este caso, el puente que sirve para conectar con las carreteras se convirtió en el modo más significativo en cuanto al movimiento de transporte siendo del 50%, ya que el ferrocarril pasaría a ser el tercer modo en importancia, y el Río, muy a pesar que se mantiene en su orden, cede participación a niveles menores del 20%. El transporte de cabotaje, de insignificante nivel de uso comparado con los demás sistemas de transporte.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> Firma del contrato para la construcción del puente, El Heraldo, Barranquilla. 5 de agosto 1966.

<sup>20</sup> Cámara de Comercio de Barranquilla, Estructura y Perspectivas de Inversión en Barranquilla y su área de Influencia (Barranquilla: 1986), 78.

La conexión del puente con la carretera de Ciénaga constituyó un proceso importante, una red auto suficiente comparada al ferrocarril y al río, dado su complementariedad, al perder importancia el Río Magdalena, refuerza la pérdida de importancia del ferrocarril. El cambio en las formas de transportarse y en el proceso de desarrollo de la ciudad.

Además, el puente Pumarejo por su zona de ubicación tiene ventajas naturales para uso industrial, proximidad a gran centro de consumo, disponibilidad de todos los servicios públicos, vías de comunicación expeditas a todo el país, posibilidad de recibir sus insumos o de hacer sus despachos mediante el flujo de transporte (ver cuadro No 1) embarque y desembarque directo de las fábricas a embarcaciones marítimas.<sup>21</sup> Gracias al sector de la industria está constituida por renglones industriales del mayor potencial de exportaciones, como la industria de maderas, la de carnes y la de productos químicos, requiriéndose así mayor capacidad para reducir costos de transportes que en determinados casos podrían ser el factor determinante para competir ventajosamente en los mercados internacionales.

### Cuadro No 1

#### Flujo de transporte

	A* (1974)	B (1974)	C (1974)	A (1985)	B (1985)	C (1985)
Barranquilla-Bogotá	80	31	-	151	40	130
Barranquilla-Medellín	50	10	-	141	-	10
Barranquilla-Santa marta	121	-	-	245	-	-

\*A= carretera, B= ferrocarril, C= Río. *Flujos de transporte por modo entre la Barranquilla y Santa Marta, Bogotá y Medellín.* **Fuente:** Estudio de transporte el área del río Magdalena. Instituto económico holandés. Vol. 1, ministerio de obras públicas, ministerio de relaciones internacionales.

Por otra parte, con la construcción del puente se triplica el comercio gracias a la facilidad de transporte, dado que si los vehículos que transportaban productos se tardaban 48 horas viajando a través de los trasbordadores que llegaban hasta Ciénaga, con la carretera y el

<sup>21</sup> Evaluación de algunos aspectos económicos del Proyecto del Puente sobre El Río Magdalena. Barranquilla, 1968. Archivo Histórico del Atlántico.

puede convertirse en el recorrido del tiempo en una corta distancia ya que la utilización de los trasbordadores se llegaban a perder entre 3 a 4 horas para pasar de una orilla a la otra, cuando se construye el puente solo tomaba 5 minutos. En esta medida, en el siguiente ítem nos referiremos a los efectos que tuvo el puente Pumarejo en el transporte. Si bien son diversos y en varias escalas y el objetivo de este trabajo es conocer los impactos sobre el transporte en los aspectos del desarrollo de la movilidad, el transporte, y la población. Y eso es lo que se desarrollará a lo largo del siguiente apartado.

## **2. El puente Pumarejo y su efecto en el transporte**

Como nuevo medio de transporte que significaba el Puente Pumarejo, iba cogiendo más auge con el pasar de los días y los (Ferrys Boats) iban perdiendo su actividad como un medio de transporte viable a tal punto que los trasladaron a otras partes del Río Magdalena en lugares en donde tuvieran mayor productividad. Debido al ser un sistema de transporte obsoleto, teniendo una rentabilidad negativa y, perdía su habilidad de integrarse y conectarse, dado que hay que tomar en cuenta que el uso del suelo y el sistema de transporte son conceptos inseparables que en términos de planificación urbana y de transporte son dependientes entre sí.<sup>22</sup>. Por lo que la accesibilidad del puente Pumarejo proponía a tener un mayor incremento en cuanto a la movilidad, mucha mayor que la que ofrecía los trasbordadores (Ferrys-Boats).

Ya se había mencionado anteriormente que la accesibilidad es la habilidad de alcanzar sitios de actividad deseados ya sean estos vistos como por ejemplo actividades económicas o culturales, pero que además estén disponibles dentro de una cierta distancia de espacio-tiempo. Mientras que la movilidad es la habilidad de moverse entre estos sitios de actividad. La habilidad de desplazamiento de un lugar a otro que es representada y que depende del rendimiento del sistema de transporte. Por lo que la movilidad es más que el número de viajes realizados; también puede ser definida como la necesidad del transporte conformada por diferentes dimensiones ya sean estas sociales, económicas, políticas o culturales.

Siguiendo con el párrafo anterior, la accesibilidad que se da gracias al puente Pumarejo concuerda con la afirmación de Susan Hanson en cuanto a la ubicación geográfica que tenga la infraestructura, en este caso del puente Pumarejo que intensificaba las actividades

---

<sup>22</sup>Juliana Nakagawa, El transporte como elemento de estructuración urbana hacia el equilibrado desarrollo urbano guiado por el transporte público en la ciudad de sao paulo, A: Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. "IX Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Bogotá, junio 2017". Barcelona: DUOT, 2017, 4.

comerciales que venían trabajando cuando estaban los ferrys-boats debido a que gracias a los desembarcos que estos hacían. Como es el caso de los habitantes de Palermo que se beneficiaban vendiendo comidas para los trabajadores y para los viajeros que llegaban por medio del río Magdalena gracias a los ferrys-boats.

Es decir, hubo un tiempo en el que les dio un duro golpe al comercio en Palermo en donde los habitantes de esta población se ganaban el sustento diario a base de venta de comidas y bebidas que les ofrecían a los trabajadores y personal que llegaba con sus vehículos. Con el puente muchos negocios que se encontraban atendiendo en el Ferrys, se trasladaron hasta donde estaba el puente y establecieron sus negocios, como lo explica un vendedor para el Diario Del Caribe “antes vendía 60 pesos diarios allí hoy vendo 400 pesos”<sup>23</sup> Esto se manifiesta debido al aumento del turismo que realizan las personas que viene de otras ciudades con destino a Barranquilla.

Así, la población de Sitio Nuevo con el puente tuvo su factor positivo, ya que salían por su propia vereda que comunicaba con el puente, facilitándole el incremento de los productos agrícolas de Sitio Nuevo y todos sus alrededores como es el caso de los municipios del Piñón y Pivijay ubicados en el Departamento del Magdalena que tienen sus carreteras. Y presentaba ventajas tanto en los costos de transporte, como la cercanía al tener comunicación con Barranquilla, en menos de 20 a 30 minutos.

Así mismo, como consecuencia de los frecuentes intercambios comerciales existentes se fue creando espacio al transporte a través del puente siendo un elemento indispensable para el abastecimiento de productos y mercancías, de esta manera se puede decir que el transporte fue evolucionando a la par de los adelantos en las formas de producción e intercambios comerciales.

Por otro lado, el puente Pumarejo a pesar de que fue construido con un pensamiento productivo dentro del margen de la legalidad para el bienestar a nivel económico y social de Barranquilla. Hubo ciertos factores que se vieron envueltos en el marco de la ilegalidad como lo fue el contrabando, presentándose este acto en 1974 año de la inauguración del puente. Este se prestó para el comercio ilícito de mercancías tales como radiolas, televisores, cosméticos, whisky, cigarros, relojes finos y alhajas de procedencia venezolana, algunos de

---

<sup>23</sup> “En favor de Palermo”, Diario del Caribe, Barranquilla, 20 de abril de 1974, 7.

Aruba, Panamá, Costa Rica y las Antillas Holandesas con destino a la capital del departamento del Atlántico<sup>24</sup>.

Y no solo fue este caso, para el año de 1977 también se presentó un caso de contrabando en el puente que, por supuesto éste fue decomisado, esta mercancía que venía directo desde Maicao con destino a Barranquilla que se avaluaba cerca de los diez millones de pesos<sup>25</sup>

Igualmente, en el contrabando iba en productos agrícolas como el café excelso para exportación por medio de un puerto clandestino en las inmediaciones de Barranquilla. Agregando que, el puente Pumarejo se utilizó para los atracos perpetrados en la ciudad, pero equivalentemente se daba el hurto de vehículos automotores en Cartagena que llegaban a la capital del Departamento del Atlántico para ir luego a venderlos a Sta. Marta.

Por otra parte, los efectos del puente Pumarejo también se vieron reflejados en cuanto a la movilidad de los vehículos en cuanto a las salidas y las entradas de bienes de producción, que favorecieron a los comerciantes y empresarios de Barranquilla. “Incrementar la producción de cualquier sector si no existen los medios (vehículos) para distribuir los bienes”<sup>26</sup>. Era trascendental la necesidad de tener una red de transporte adecuada y vehículos en excelentes circunstancias para lograr una eficiente sincronización entre los que son productores, comerciantes, industriales y consumidores.

Barranquilla al ser una ciudad industrial, el incremento es mayor, sus productos fueron triplicados, se acorto el tiempo entre ciudades de la costa y el interior del país, la ciudad al tener su propio puente surge y resurge más porque ya los camiones no van a perder el doble del tiempo que se tardaban cruzando una orilla a otra orilla (hasta 8 horas), y cuando se varaba los Ferrys eran entre 24 a 32 horas los carros<sup>27</sup>. Con el puente todo esto cambio.

Con la apertura del puente Pumarejo permitió la comunicación de transporte entre Barranquilla y Santa Marta siendo conectado por La Carretera a Ciénaga, permitiendo que se ampliara el comercio, al ser ésta una vía arterial que comunica con el resto del país. Y por

---

<sup>24</sup> “Caen contrabandos por 3,5 millones”, Diario Del Caribe, Barranquilla, 3 de abril de 1974, 5.

<sup>25</sup> “Contrabando de telas decomisado en el puente”, Diario del caribe, Barranquilla, 6 de abril de 1977, 2.

<sup>26</sup> Gilberto Arango Londoño, Estructura Económica Colombiana (Santa Fe de Bogotá: Mc Graw Hill, 1972), 213-215

<sup>27</sup> Cámara de Comercio de Barranquilla. Perspectivas de desarrollo para Barranquilla su área de influencia, estudio de perfiles de inversión. Archivo Histórico del Atlántico, 1986, 42.

poseer precios bajos en cuanto a artículos de primera necesidad.<sup>28</sup> Agregándole que permitiría una circulación más rápida del turismo y el intercambio comercial serían más fluidas y comerciales.

Gracias al puente se promovió un intercambio comercial con los Departamentos Orientales De La Costa y el interior del país, sirviendo además como vía para traer el gaseoducto que viene de La Guajira y las redes eléctricas.

El aumento considerable de las migraciones provenientes de los departamentos vecinos; como los son del Magdalena, Cesar y La guajira que trajeron consigo sus costumbres como la música vallenata a partir de 1970, antes de esta fecha no se escuchaba este tipo de música, con la construcción del puente los conjuntos vallenatos se les facilitó y aumentó considerablemente por lo que el vallenato se consolidó como uno de los ritmos preferidos en Barranquilla en las décadas del 70' y 80'. Y con la creación del puente comenzaron a llegar más inmigrantes por parte de los Departamentos de La Guajira y del Cesar, aunque solo fuera para ver el puente, la gente lo venía ver y pasar por él.

Además, gracias a la creación de un puente permitía la reducción de costos que le salían muy caras a los empresarios que enviaban sus mercancías a través de los trasbordadores, agregándole también que les preocupaba el tema de la seguridad y la confiabilidad de la mercancía<sup>29</sup>. Con mucha alegría fue recibida la noticia de un sin número de empresas industriales al saber que sus mercancías iban a estar más seguras y se entregarían a menor tiempo.

Se puede dar como ejemplo: las empresas, Agro-producciones, polímeros colombianos, ICO, La fabricas unidas de Aceites y Grasas Vegetales que por medio del periódico Diario Del Caribe hizo esta publicación “hola puente gracias a ti ahora podremos llevar a todo el país con mayor rapidez nuestros inigualables productos.”<sup>30</sup>

Como se ha mencionado anteriormente, Barranquilla poseía las tarifas más bajas en cuanto a bienes y servicios que además presenta ventajas en cuanto a los costos de transportes para

---

<sup>28</sup> Facilitará la comunicación de transporte entre Barranquilla y Santa Marta. Una obra a finalizar en 1974, Diario Del Caribe, Barranquilla, 3 de abril de 1972.

<sup>29</sup> Francisco Posada de la Peña, Lauchlin Currie. Plan socio- económico para el Atlántico: estudio contratado por el Dr. Francisco Posada de la Peña, gobernador del Atlántico en 1965, con la Fundación para el Progreso de Colombia. Segunda Edición (Barranquilla: Ediciones Gobernación del Atlántico, 1996), 110.

<sup>30</sup> “Hola puente”, Diario del caribe, Barranquilla, 6 de abril de 1974, 6.

productos de exportación o transformación de materias primas importadas. Es el caso de productos de alimentos, bebidas y tabaco, en este grupo, especialmente en alimentos se inscriben la gran mayoría de los productos agroindustriales, como, por ejemplo, el caso de la empresa de Refrescos Postobón. Y de muchas otras más que a nivel nacional ha venido creciendo de forma consistente, son sectores que tienen gran dinámica y que deben seguir creciendo con la exportación en el mercado interno.<sup>31</sup>

Por otro lado, el sector de textiles, confecciones, cueros y manufacturas no se quedaban atrás ya que este tipo de producto existe tradición y presencia a nivel regional y nacional de fábricas Barranquilleras. La producción de prendas de vestir, no solo para los mercados nacionales sino también para la exportación para lo cual, la localización en la zona franca cerca del puente es ventaja para la vía fácil de salir de Barranquilla con destino a Santa Marta.

Después de la construcción del puente, la estructura económica de Barranquilla muestra un alto grado de aumento en cuanto a la actividad mercantil, dedicada esencialmente a la producción y mercadeo de bienes y consumo, por lo que indica que es el mercado interno el que le da dinámica a la actividad productiva de esta ciudad.

La unión del puente Pumarejo con la carretera de Ciénaga permitió que la relación entre Venezuela y Barranquilla a través del puente hubo facilidad comercial. Todos los productos, tenían que pasar por el puente, y abarato el costo los precios de transporte como industriales como agropecuarios y el flujo de pasajeros se incrementó para el aeropuerto. La persona que quería viajar a algún país centroamericano no tenía que pagar más por otro medio de transporte, sino que podía viajar en su vehículo personal. El puente benefició a toda la costa tanto para traer productos agropecuarios, de todo tipo importaciones y exportaciones, en cuanto a la ilegalidad hubo incremento gracias a la reducción de tiempo para atravesar el puente<sup>32</sup>.

El transporte es parte ineludible en el componente de la competitividad ya que conlleva a cumplir con las necesidades de sus compradores en etapas de tiempo oportuno y a unos precios moderados. Para un eficaz desarrollo de una economía y del ritmo de progresión que está en manos de en gran medida de su red de transportes, del adecuado mantenimiento de

---

<sup>31</sup> Perspectivas de desarrollo para Barranquilla y su área de influencia [manuscrito]: informe final, Barranquilla, 1986. Econometría Ltda., y Cámara de Comercio de Barranquilla. Archivo Histórico del Atlántico.

<sup>32</sup> Entrevista a Andrés Rodríguez Cantillo, Barranquilla, 18 de febrero de 2019.

ésta y de la modernización y ampliación acorde a las necesidades que así lo demanden.<sup>33</sup> Por tanto, en el siguiente apartado trataremos el flujo de transporte que hubo al entrar en vigencia el puente Pumarejo en abril del año 1974.

### **3. Los flujos del transporte del Puente Pumarejo**

Para poder explicar los flujos del transporte que ocurrieron con respecto a la movilidad de transporte y en particular a la referencia de los cruces que hubo por el puente Pumarejo y las transformaciones a partir de su inauguración se han visto reflejadas sobre el sistema de transporte. Se ha trabajado con los datos del tránsito promedio diario (TDA) este es un indicador que nos permite equiparar la cantidad de vehículos que se mueven por las vías.

Esta información es suministrada por medio del Ministerio de Transporte a través del instituto nacional de vías (INVIAS)<sup>34</sup> que desde el año 1968 regula aquellos intervalos en los que se encuentran los controles permanentes de tránsito. Con los datos que proceden de los peajes en los corredores concesionados, esta información es provista por el organismo de control de las concesiones viales que miden el paso de automóviles, buses y camiones.

Siguiendo con el párrafo anterior, para este análisis se han escogido los puestos de control siendo en primer lugar la estación de peaje Puente Pumarejo que calcula el flujo vehicular en la carretera Barranquilla-Tasajera, en segunda instancia por la instalación del peaje de Tasajera que mide el transporte vehicular en la carretera Tasajera-Ciénaga y en tercer lugar la estación de aforos situada cerca de la caseta del ferrocarril la cual se encarga de registrar el flujo vehicular en la carretera Ciénaga- La Ye.

Los datos del tránsito vehicular están divididos según sea el tipo de vehículo liviano (autos, camionetas, bus) y pesados (camiones). La información suministrada por el tránsito radica en los registros de los vehículos pasantes por el puente Pumarejo y por supuesto por las estaciones de peaje. Para este trabajo se agrupó de manera tal que permitiese identificar y comparar los distintos tipos de vehículos que cruzan las estaciones de peaje desde que se

---

<sup>33</sup> Laury Milena Jiménez Arrieta y Tatiana Daconte Lara, “Análisis de las Relaciones Comerciales entre Colombia y Panamá en el marco de un tratado de Libre Comercio” (Tesis de Pregrado, Universidad de Cartagena, 2013), 9.

<sup>34</sup> Ministerio de Transporte y Vías (Invias), Volumen No.1: Estudio de Tránsito, Capacidad y niveles de servicio, 29 de noviembre de 2013. Pág. 490.

inauguró el puente Pumarejo en 1974 hasta 1980 que es hasta esta fecha a la que llega este artículo.

Cabe añadir que el día de la inauguración del puente Pumarejo no se cobró peaje debido a que era el primer día en que se hacía uso de este, pero ya después todo aquel que quisiera acceder o salir de Barraquilla por medio del puente debía pagar peaje, por lo que previo a su habilitación. El cruce por las cabinas de peajes fue creciendo más notoriamente, siendo el mayor dándose los vehículos livianos, seguidos de los buses y en ultimas los camiones.

**Cuadro No 2**

Cuadro 2. Tránsito de vehículos registrados diariamente. Barranquilla-Tasajera				
	Vehículos livianos	Buses	Camiones	Total
1974	1085	326	760	2171
1975	876	317	671	1864
1976	1222	431	743	2396
1977	1579	612	1031	3222
1978	1286	568	1137	2991
1979	1815	605	1139	3559
1980	1175	522	914	2611

**Fuente:** Ministerio De Transporte Y Vías (Invias), Volumen No.1: Estudio De Tránsito, Capacidad Y Niveles De Servicio 29 De noviembre De 2013

La información anteriormente suministrada refleja el tránsito de vehículos por cada año, así como el transito promedio por día, categorizando los vehículos ya sean vehículos livianos, buses o camiones; como lo refleja la tabla estadística, a partir de 1974, en un solo día llegaban a transitar hasta 2171 hasta 1980 2611 vehículos por día, por supuesto estos divididos, sin embargo llama la atención que el punto fuerte lo tenían eran los vehículos livianos, superando por mucho a los buses y camiones.

En comparación, Esta información es puesta a análisis con el número de vehículos que transitaban por medio del río Magdalena gracias a los ferries. Hasta el año de 1973 llegaron a cruzar 359.134 vehículos en todo el año, con un promedio aproximado de 984<sup>35</sup>. Con esto, nos queda claro que el impacto causado a partir de la construcción del puente Pumarejo fue positivamente en cuanto al mayor flujo de movilidad.

**Cuadro No 3**

Cuadro 3. Tránsito de vehículos registrados diariamente. Tasajera- Ciénaga				
	Vehículos livianos	Buses	Camiones	Total
1974	1294	323	871	2488
1975	1445	394	788	2627
1976	1566	473	916	2955
1977	1909	590	1319	3818
1978	1452	525	1112	3089
1979	2245	630	1064	3939
1980	1818	606	1363	3787

**Fuente:** Ministerio De Transporte Y Vías (Invias), Volumen No.1: Estudio De Tránsito, Capacidad Y Niveles De Servicio 29 De noviembre De 2013

Para el sector de Tasajera- Ciénaga los vehículos que son livianos muestran un aumento de más de 1.000 autos diarios promedio que según presenta las estadísticas del flujo de transporte en los peajes que se encuentra gracias al estudio proporcionado por el estudio de tránsito, capacidad y niveles de servicio. En un solo día llegaban a transitar hasta 2627, hasta 1980 se dan un total de 3787 vehículos por día, por supuesto estos divididos, sin embargo, llama la atención que el punto fuerte lo tenían eran los vehículos livianos, superando por mucho a los buses y camiones.

<sup>35</sup> Adlai Stevenson Samper, “El Ferry De Barranquilla”, El Heraldo, marzo 28 2012.

**Cuadro No 4**

Cuadro 4. Tránsito de vehículos registrados diariamente. Ciénaga- La Ye				
	Vehículos livianos	Buses	Camiones	Total
1974	1763	780	848	3391
1975	1621	777	980	3378
1976	1722	825	1040	3587
1977	2392	966	1196	4554
1978	2243	934	1495	4672
1979	2917	921	1280	5118
1980	2317	818	1408	4543

**Fuente:** Ministerio De Transporte Y Vías (Invias), Volumen No.1: Estudio De Tránsito, Capacidad Y Niveles De Servicio 29 De noviembre De 2013

Así mismo, éstas estadísticas reflejan el tránsito de vehículos por cada año, así como el tránsito promedio por día, categorizando los vehículos ya sean vehículos livianos, buses o camiones; como lo refleja la tabla estadística, a partir de 1974, en un solo día llegaban a transitar hasta 3391, hasta 1980 con 4543 vehículos transitando diariamente, por supuesto estos divididos, sin embargo llama la atención que el punto fuerte lo tenían eran los vehículos livianos, superando por mucho a los buses y camiones.

Es a partir de allí, que podemos decir que el impacto que causó el puente Pumarejo en el transporte fue fruto de la accesibilidad y de la ganancia del tiempo. Constituyendo una cualidad relevante que favorece a un lugar en relación con un sistema de transporte<sup>36</sup>, por lo que el nivel del servicio que se presta por parte de la infraestructura del transporte como es el caso del puente Pumarejo, ha sido de gran importancia dado al nivel de confort que exigen

---

<sup>36</sup> Iowdon Wingo, Transporte y suelo urbano, 36.

los usuarios en cuanto a las reglas del tráfico que aparten de las congestiones que se presentan en las carreteras.

Además, de que el costo del tiempo es de mucha importancia al momento de viajar ya sea llevando personas y/o bienes, también importa la comodidad debido a que la calidad refleja un nivel de confort. A travesar el puente Pumarejo solo toma 5 minutos y por los ferrys tomaba casi 4 horas por el tráfico que había en el río Magdalena por lo que el flujo de transporte por el puente era más eficiente porque no se sufría las mismas congestiones que excedían el volumen de demanda que estos con llevaban.

Así mismo, la elección de escoger como vía más rápida ya sea para salir o entrar a la ciudad de Barranquilla por medio del puente Pumarejo es porque daba mayor accesibilidad, dado que si la vinculamos con la movilidad espacial estamos hablando de una competitividad urbana y regional. Añadiendo que la accesibilidad implicaba la superación de las barreras espaciales al movimiento de personas y este movimiento que amplía el potencial de interacción con las personas de otros lugares<sup>37</sup>.

Además, la creación de un puente permitía la reducción de costos que le salían muy caras a los empresarios que enviaban sus mercancías a través de los trasbordadores. Por otra parte, la preocupación venía por el tema de la seguridad y la confiabilidad de la mercancía<sup>38</sup>. Que lo que en palabras de Manuel Castells llama “*una combinación de factores*”<sup>39</sup> en una coyuntura espacial preocupándose por la velocidad y la comodidad. Ya que el riesgo de los daños provocados por los viajes, los intentos de robos prolongaban el tiempo de viaje y por lo tanto la entrega se hacía más larga. Por lo que con mucha alegría fue recibida la noticia de un sin número de empresas industriales al saber que sus mercancías iban a estar más seguras y se entregarían a menor tiempo posible.

De la misma forma, para que un sistema de transporte sea eficiente este debe contar de tres variables que son: volumen, espacio y tiempo<sup>40</sup>. La demanda del movimiento que se ve reflejado en los viajes producidos a través del puente Pumarejo son condicionados por la capacidad para asumir que su impacto en el flujo del transporte al ser más rápido para

---

<sup>37</sup> Oscar A. Alfonso R, Aportes a una Teoría de la estructuración residencial urbana, Revista de Economía Institucional, Vol. 9 No 17 (2007): 241-277.

<sup>38</sup> Plan Socio Económico para el Atlántico, Estudio Contratado por el doctor Francisco Posada de la Peña Gobernador del Atlántico, Fundación para el Progreso de Colombia. (Bogotá, Imprenta Nacional, 1965), 110.

<sup>39</sup> Manuel Castells, La Cuestión Urbana, (México: Editorial Siglo XXI, 1975), 232.

<sup>40</sup> Iowdon Wingo, Transporte y suelo urbano, 36

trasladarse de un lugar a otro y además el volumen de las cargas que eran tantas que demoraban su entrega y se corría el riesgo de que al ser tan pesadas podrían llegar a hundirse el río Magdalena.

Cabe destacar que con la apertura del puente Pumarejo permitió la comunicación de transporte entre Barranquilla y Santa Marta siendo conectado por La Carretera a Ciénaga, permitiendo que el flujo del transporte fuera más grande. Al ser ésta una vía arterial que comunica con el resto del país, agregando que permitía una circulación más rápida del turismo y el intercambio comercial serían más fluidas y comerciales.

Por consiguiente, el lugar de origen o destino, la distancia de transporte y las características generales de los productos relacionados pueden explicar en alto grado la distribución modal presente para la carga general, especialmente aquella de alto valor por unidad de peso, bienes que se van a transportar por carreteras. Es importante señalar las ventajas de este modo son: los tiempos de viaje considerablemente más costos y posibilidad de transporte directo o sin transbordo. También el riesgo de daños y robos se reduce con los tiempos de viaje más cortos y la ausencia de largas de demoras en los puntos de traslados. Las tarifas también son importantes en la determinación de la distribución modal del transporte por carretera, el resto de carga, especialmente la de alto valor y si la distancia no es excesiva. Frecuentemente paga el precio más alto del transporte por carretera a causa de las ventajas anteriormente mencionadas<sup>41</sup>.

Como se había mencionado anteriormente, Barranquilla poseía las tarifas más bajas en cuanto a bienes y servicios que además presenta ventajas en cuanto a los costos de transportes y ya que la infraestructura del puente Pumarejo estaba habilitada para su uso los productos de exportación o transformación de materias primas podían ser llevados a otras ciudades donde fueran necesitados estos bienes. Como por ejemplo los productos que son de material metálico, textiles, materiales de transporte, plástico que era puesto a abastecer el mercado de Región Caribe dado al bajo costo de transporte terrestre y porque no era necesario la utilidad del Río al tener las carreteras como vías de acceso rápido.

Después de la construcción del puente la estructura económica de Barranquilla muestra un alto grado de aumento en cuanto a la actividad mercantil, dedicada esencialmente a la

---

<sup>41</sup> Estudio de transporte en el área del río Magdalena (Netherlands: Netherlands Economic Institute, Instituto Económico Holandés. 1974) 12.

producción y mercadeo de bienes y consumo, por lo que indica que es el mercado interno el que le da dinámica a la actividad productiva y de flujo de transporte en la ciudad de Barranquilla.

## **Conclusión**

Si bien una infraestructura de gran importancia como lo es el puente Pumarejo siendo necesario para garantizar el desarrollo de la ciudad de Barranquilla, y permitir la unión que existe entre el transporte y el territorio. Sin lugar a dudas, los impactos sobre la competitividad permitieron definir la estructura del sistema de transporte y además de contribuir al desarrollo de actividades productivas y poder acceder a múltiples lugares.

Sin duda alguna el puente Pumarejo fue criticado por muchos durante años dado que su altura no fue la deseada para muchos dado que impedía el cruce de grandes embarcaciones, sin embargo, nadie hoy en día puede negar que su existencia permitió que muchas personas, pudieran movilizarse más rápido, gracias a esta infraestructura el tiempo de viajes que se tomaban para a travesar el Río Magdalena solo tomaba cinco minutos.

Así mismo, el sector del transporte conformado por el puente Pumarejo generó que las cargas de las empresas, los dueños de los vehículos, logrando un mayor grado de eficiencia y en desarrollo de una implementación correcta, agregándole que hubo un desarrollo económico al proceso de la industrialización y la consolidación de la red de transporte por el puente desplazando como medida de viabilidad de transporte a él Río Magdalena. El puente y las carreteras se convierten en el modo más importante del movimiento del país, movilizand las cargas de mercancías, sustituyendo así, una red como lo es el ferrocarril. Es importante las ventajas de este modo son: los tiempos de viaje considerablemente más costos y posibilidad de transporte directo o sin transbordo.

## **Bibliografía**

### **Fuentes primarias**

#### **Archivos**

##### **Archivo histórico del Atlántico**

Barranquilla Grafica, No 145. 1974.

Cámara de comercio de Barranquilla, estructura y perspectivas de inversión en Barranquilla su área de influencia (Barranquilla: 1986).

Estudio de transporte el área del Río Magdalena. Instituto económico holandés. Vol. 1, ministerio de obras públicas, ministerio de relaciones internacionales.

Informe de avance de la Cámara de comercio de Barranquilla, perspectivas de desarrollo para Barranquilla su área de influencia, estudio de perfiles de inversión (Barranquilla: 1986).

Informe de la Cámara de comercio, Evaluación de algunos aspectos económicos del proyecto del puente sobre el Río Magdalena (Barranquilla: 1986).

Plan socio económico para el atlántico, estudio contratado por el doctor Francisco Posada De La Peña Gobernador Del Atlántico, fundación para el progreso de Colombia. (Bogotá, imprenta nacional, 1965)

## **Publicaciones periódicas**

### **Periódicos**

“Contrabando de telas decomisado en el puente”, Diario del caribe, Barranquilla, 6 de abril de 1977, pág. 2.

Caen contrabandos por 3,5 millones, Diario Del Caribe, Barranquilla, 3 de abril de 1974

En favor de Palermo, Diario Del Caribe, Barranquilla, 20 de abril de 1974

Facilitará la comunicación de transporte entre Barranquilla y Santa Marta. Una obra a finalizar en 1974, Diario Del Caribe, Barranquilla, 3 de abril de 1972

Firma del contrato para la construcción del puente, El Heraldo, Barranquilla. 1974.

Hola Puente, Diario Del Caribe, Barranquilla, 6 de abril de 1974

Mayor rapidez para la entregar productos, gracias al puente, Diario Del Caribe, Barranquilla, 6 de abril de 1974.

Una obra que será definitiva para la integración económica de la Costa Atlántica y su progreso en todos los órdenes, Diario Del Caribe, Barranquilla, sábado 6 de abril, 1974.

Stevenson Samper, Adlai, El Ferry De Barranquilla, El Heraldo, Marzo 28 2012.

### **Fuentes secundarias**

#### **Libros**

Arango Londoño Gilberto, Estructura Económica Colombiana. (Mc Graw Hill). 2005.

Castells Manuel, La Cuestión Urbana, México: Editorial Siglo XXI, 1975.

Hanson, Susan; Giuliano, Genevieve, *The geography of urban transportation* (4th ed.). New York: Guilford Press, eds. (2017) [1986].

Meisel Roca, Adolfo, regiones, ciudades y crecimiento económico en Colombia. Barranquilla: colección de economía regional, 2001.

Ministerio De Transporte Y Vías (Invias), Volumen No.1: Estudio De Tránsito, Capacidad Y Niveles De Servicio 29 De Noviembre De 2013

### **Artículos científicos**

Artavia Rodríguez, Luís Guillermo y León Sáenz Jorge, “Los Puentes Del Río Virilla Entre San José Y Heredia” Revista De Historia No. 74 (2016).

B Margarita Jans, En Camino A Sistemas De Transporte Colectivo Integrados, AUS [Arquitectura / Urbanismo / Sustentabilidad], Vol. 6, (2017).

Lange Valdés, Carlos. Carlos Lange Valdes, “Dimensiones Culturales de la Movilidad Urbana”, Revista Invis Vol. 26 N° 71 (2011).

Nakagawa, Juliana, El transporte como elemento de estructuración urbana hacia el equilibrado desarrollo urbano guiado por el transporte público en la ciudad de sao paulo, A: Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. "IX Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Bogotá, Junio 2017". Barcelona: DUOT, 2017.

Oscar A., Alfonso R., Aportes a una Teoría de la estructuración residencial urbana, Revista de Economía Institucional, Vol. 9 No 17 (2007).

Swchizter, Mariana. “El Puente Rosario Victoria y sus efectos sobre el Transporte Regional Cuaderno Urbano”, Espacio, Cultura, Sociedad, No. 5 (2006).

Wingo Lowdon, Transporte y suelo urbano (Barcelona: OIKOS-TAU, 1972).

### **Publicación de internet**

Bell Lemus, Carlos Arturo. "El Puente Pumarejo sobre el Río Magdalena", Colombia Credencial Historia Vol.116 (1999).

### **Tesis**

Jiménez Arrieta, Laury Milena, Daconte Lara, Tatiana, “Análisis De Las Relaciones Comerciales Entre Colombia y Panamá En El Marco De Un Tratado De Libre Comercio” (Tesis pregrado En, Universidad De Cartagena, 2013).