

## PONENCIA

## La carrera del Progreso (1852-1938): un laboratorio de modernidad en Barranquilla

*The Street of Progress (1852-1938): A laboratory of modernity in Barranquilla*

*A Rua do Progresso (1852-1938): um laboratório de modernidade em Barranquilla*

HAROLD DEDE ACOSTA

Maestría en Urbanismo de la Universidad Nacional de Colombia. Maestría en Diseño y Valorización del Patrimonio Cultural del Politecnico di Milano, Arquitecto de la Pontificia Universidad Javeriana.

El contenido de este artículo retoma la ponencia del mismo nombre, expuesta en el Encuentro “Historias de Ciudad”, organizado por el Banco de la República en Barranquilla el 9 de octubre de 2018 en el Museo Mapuka de la Universidad del Norte. La ponencia está fundamentada en la investigación homónima presentada en 2015 como trabajo de grado para la maestría en Urbanismo en la Universidad Nacional de Colombia.

DOI: <http://dx.doi.org/10.14482/memor.36.303.44>

Citar como:

Dede, H. (2018). *La carrera del Progreso (1852-1938): un laboratorio de modernidad en Barranquilla*. *Memorias: Revista Digital de Arqueología e Historia desde el Caribe* (septiembre - diciembre), 170-203.

## La ciudad provisional

*Barranquilla es una ciudad sin leyendas ni blasones, y parece que hasta ahora no le han hecho mucha falta. Temas de menos para los malos poetas y campo estéril para los historiadores. No fue teatro de caballerescas aventuras ni su viento cálido fatigó la infancia de ningún prócer (de aquí lo absurdo de su himno: 'Barranquilla procera e inmortal...'), [...] La colonia de los virreyes aparatosos, de los oidores intrigantes y del nacimiento de los tintilleros, de los pasquines y de los Comuneros en la inquieta y dudosa Manuela Beltrán, de Humboldt y el casto Caldas, no tuvo lugar para Barranquilla. [...] O tal vez todo esto lo tuvo Barranquilla, pero por no ser empedradas sus calles no se oyeron los ruidos.'*<sup>1</sup>

Barranquilla es una ciudad provisional. No obstante los numerosos esfuerzos académicos por oficializar su historia, la ciudad es considerada por su población (y en gran medida el país entero), como un lugar sin pasado. Esta ausencia aparente, o falta de puesta en valor por parte de los organismos oficiales (y en consecuencia, por su población), legitiman la destrucción perenne de su espacio urbano. La ciudad se destruye, reinventa y refacciona cíclicamente, en un constante afán por lo nuevo, por lo moderno. Consecuentemente, la ciudad de hoy no es más que un reducto: la superposición sistemática de ficciones de modernidades que se desfazan, se congelan, se pudren y se cancelan periódicamente entre la obsolescencia de una generación y el advenimiento de la siguiente.

Este artículo propone que más que una ausencia real del pasado, lo que siempre ha existido es una elaborada instrumentalización del tiempo que utiliza como pivote el concepto de progreso. Pasado, presente y futuro no son otra cosa que ficciones consecutivas inventadas por la clase dirigente de turno y manipuladas a voluntad a lo largo de la línea cronológica de la ciudad, donde el concepto de progreso es mimetizado intencionalmente con la narrativa dominante del momento.

El trabajo de investigación logró comprobar que la carrera 41, antes conocida como carrera del Progreso, fue la vía procesional por la cual las ideas modernas entraron en Barranquilla. Una indagación histórica sobre la carrera del Progreso permite evidenciar no solamente los procesos urbanos de conformación de la ciudad tal y como la conocemos, sino que también proporciona los elementos para entender la relación íntima entre la ciudad construida y la ciudad imaginada, es decir: la comprensión en profundidad de la aventura teórica y los órdenes simbólicos que produjeron como resultado la identidad de Barranquilla como ciudad moderna. Un corte longitudinal sobre la carrera del Progreso funciona como una piedra Rosetta,

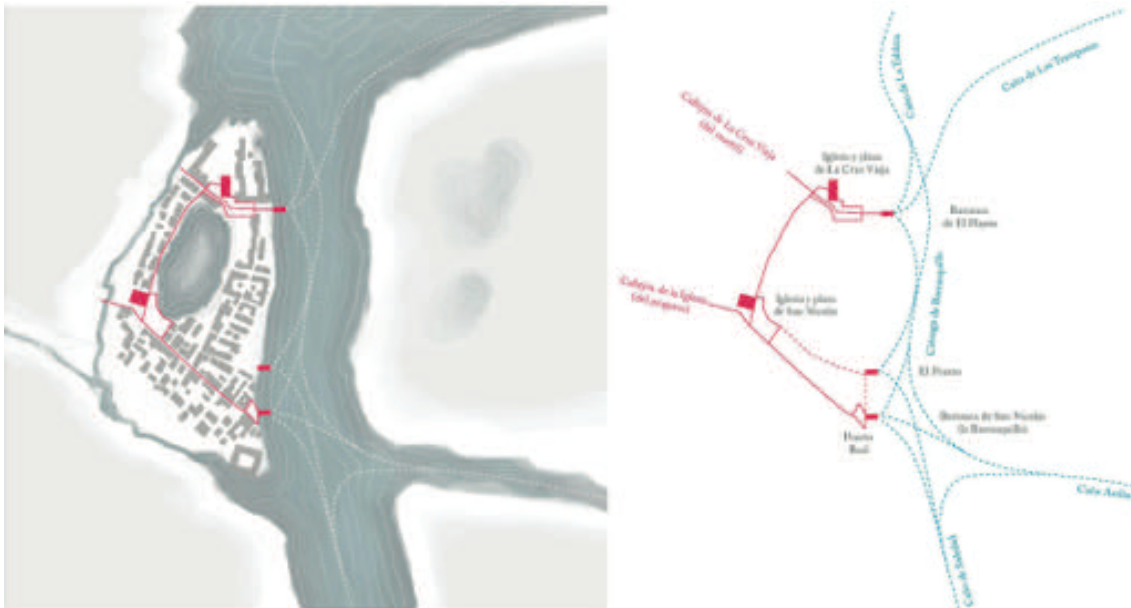
<sup>1</sup> Álvaro Cepeda Samudio, *Barranquilla y la historia*. En *Antología*, Colcultura, 1977.

que permite interpretar la conformación del ideario moderno propio a la ciudad de Barranquilla, e incluso comprender sus procesos urbanos contemporáneos.

## Protohistoria

Los orígenes de la carrera del Progreso se remontan al embrión urbano de lo que hoy es Barranquilla: una tríada de calles que arman un conjunto funcional, o base estructural urbana del hoy centro tradicional, obtenida tras la superposición de caminos indígenas y embarcaderos primitivos.

El patrón funcional de dicho embrión de ciudad consiste en la intercomunicación de tres barrancas o embarcaderos primitivos a través de tres vectores principales, predefinidos y enmarcados por hechos naturales o accidentes geográficos: escorrentías, arroyos, quebradas, lagunas y pantanos, conformando un terreno supremamente hostil para el establecimiento de una población primitiva. Los embarcaderos de La Barranquilla, de San Nicolás y de El Puerto, estaban interconectados por las sendas que serían posteriormente las calles Real, de la Iglesia (Progreso) y del Comercio<sup>2</sup> (Vergara y Baena, 1922).



Fuente: Diagramas realizados por el autor.

**Figura 1.** Embrión urbano de Barranquilla y origen del callejón del Progreso

<sup>2</sup> Que corresponden en la nomenclatura actual, respectivamente: la calle 33, la carrera 41 y la calle 31.

La calle Real, según Domingo Malabet, es la más antigua de la ciudad. Estaba delimitada al oriente por la laguna que entraba en el caserío inicial; al occidente, por el arroyo que atravesaba lo que después sería conocido como la calle Ancha (hoy paseo de Bolívar); al norte, por los anegadizos formados al encuentro del caño de Los Tramosos con la ciénaga de Barranquilla; y al sur, por un arroyo que debía coincidir con lo que hoy es la carrera de La Paz<sup>3</sup> que luego desembocaba en el desaparecido caño de Soledad, y el terreno quebrado que comenzaba a aparecer más allá de esta carrera/arroyo.

La calle del Comercio en su costado occidental estaba delimitada por la mencionada laguna y en su costado oriental, por la ciénaga de Barranquilla, las cuales se irían desecando paulatinamente hasta convertirse en el caño del Mercado y el centro de la ciudad. En sus remates, en el punto más septentrional estaba el arroyo de La Paz y la topografía accidentada antes mencionada, y en su punto más septentrional quedaban algunas ciénagas pantanosas y anegadizos que provocaba el encuentro del caño de Los Tramosos con la ciénaga de Barranquilla.

El callejón de la Iglesia, que se convertiría eventualmente en la carrera del Progreso, coincidía directamente o de forma paralela con los restos de un camino amerindio que comunicaba con el exterior del caserío, y tenía las mismas características de la calle Real, delimitado al sur por el arroyo de la carrera de La Paz. Este arroyo coadyuvaba la formación de unos anegadizos vecinos al edificio de la antigua Tenería y lo que hoy es el Mercado de Granos. Al costado norte estaba delimitado por la laguna, así como por una pequeña colina sobre la cual años después se edificó la iglesia de San Nicolás. Sus remates eran: al occidente, el comienzo del arroyo que recorría la calle Ancha, y al oriente, en donde estaría la barranca del Puerto Real, la ciénaga de Barranquilla, que era el cuerpo hídrico más importante por el cual se desarrollaba el comercio del incipiente caserío.

La hegemonía del callejón de la Iglesia frente a las otras dos calles que conformaban el germen de Barranquilla está ligada a la consolidación de San Nicolás como la única parroquia de la villa, y la eventual desaparición de la iglesia de La Cruz Vieja y su respectivo embarcadero, que cortó la interconexión con el costado norte de la ciudad, y consecuentemente incrementó la importancia y el tráfico de la calle entre el embarcadero y consolidó San Nicolás como la plaza principal de la ciudad.

---

3 Que corresponde en la nomenclatura actual la carrera 40.

## 1852 - Del callejón de la Iglesia al callejón del Progreso



Fuente: Ilustración del autor.

**Figura 2.** Reconstitución del callejón del Progreso hacia 1850

Hacia 1847, durante la visita de Tomás Cipriano de Mosquera, la ciudad mantenía muchos de los aspectos pueblerinos referenciados en las crónicas posteriores a la fecha. Una vez cerrada la negociación para la apertura del puerto de Sabanilla, la ciudad debía no solo emprender el mejoramiento de infraestructura en materia de comercio exterior, sino que también debía mantener su condición como la puerta de entrada y salida de Colombia hacia el mundo.

Como heredera de Cartagena de Indias, Barranquilla se reinventa entonces en diversos ámbitos para tomar las riendas del comercio exterior de la naciente república. Una de las operaciones casi quirúrgicas que dan cuenta de dicha reinversión es el cambio de la toponimia en las calles de la ciudad. Los nombres antiguos de las calles de Barranquilla reseñaban aspectos locales de la vida cotidiana de la villa: dichos o sucesos sin importancia eran los motivos de la toponimia local hacia la mitad del siglo XIX, tales como un caballo indomable que ha tumbado cuatro personas (callejón de Tumbacuatro) o comadronas que rezan el rosario (callejón de Las Vie-

jas). Todo esto, seguramente, estaba muy en contra de la visión de la élite local del momento, que aspiraba a convertir a Barranquilla en el centro de la civilización y la modernidad de Colombia. En este orden de ideas, el concejo reemplazó los nombres parroquianos de las calles más arraigadas al imaginario colectivo de la población por conceptos genéricos y, en algunos casos, universales, relacionados con las pretensiones y aspiraciones de esta clase dirigente para la ciudad.



Fuente: revista *Mejoras*, Archivo Histórico del Atlántico.

**Figura 3.** El Puerto Real a finales de la década de 1870

El callejón de Las Viejas cambia a callejón de La Luz mientras la calle de Las Vacas pasa a ser la calle del Recreo, pues debido a su cercanía al puerto, era en general zona de juergas y ocio para la población flotante de la villa, y también por sus grandes dimensiones en ella se hacían las corridas de toros. La calle de La Cruz, que llevaba a la plazoleta donde estaba incrustada la Cruz Vieja, se renombró calle del Comercio, dado el predominio en el lugar de dicha actividad. La calle de La Amargura, por donde pasaba la procesión del Viernes Santo, se rebautizó con el nombre de calle Real (sin ningún motivo esclarecido); el callejón de La Niña China se reemplazó por callejón de California; el callejón de La Cruz Vieja se redeno-



minó callejón del Cuartel, y, por supuesto, el callejón de La Iglesia se conocería entonces como callejón del Progreso.

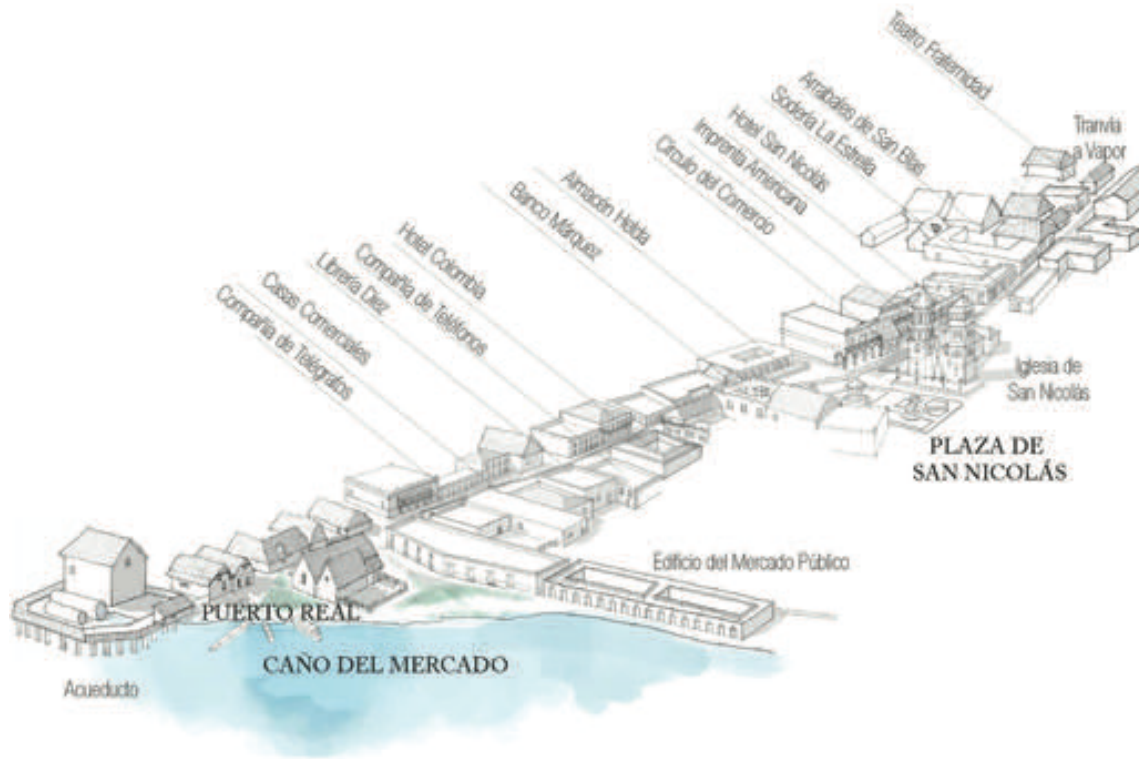
El anterior ejercicio demuestra que la clase dirigente debidamente posicionada decide qué aspecto (pueblerino o banal) se envía al olvido y cuál dispone resaltar. En este sentido, el Concejo hace una apuesta contundente sobre la creación de identidad, a partir de este proceso de selección. En particular, el concepto de progreso, es tanto un ejercicio de imaginación, de proyección de lo que se espera del lugar, como también de interpretación de la vocación programática del mismo. Bajo este nuevo imaginario, en 1858 ya no hay callejón de la Iglesia sino del Progreso, infiriendo la presencia de una mayor actividad comercial y empresarial en la pequeña ciudad; cuyos destinos ya desde dicha fecha se entretajan íntimamente con el concepto de progreso.

Como evidencia de lo anterior, Eliseo Réclus menciona que, en 1851, la <<vecindad del puerto>> concentra la mayor cantidad de casas construidas en cal y canto y es donde existen fábricas, talleres y aserraderos (todos en paja y bahareque, sin embargo) relacionados con la navegación, un sector de un movimiento “solo equiparable con el de una ciudad norteamericana o europea” (Vergara y Baena, 1922).

Por otro lado, Pedro María Revollo tacha de “calumnia” la costumbre de “los modernistas” de afirmar que en la segunda mitad del siglo XIX Barranquilla era un pueblo pajizo. Él, quien llegó a Barranquilla en 1863, afirmaba que en ese año existían varias viviendas de material, algunas muy lujosas, y las menciona una por una, ubicándolas en su mayoría en el callejón del Progreso (entre ellas la casa de Pedro Palacios, Francisco J. Palacios, la casa Molinares, la casa Salazar, el *edificio de tres pisos* o la casa Márquez), (Revollo, 1955).

De tal suerte que, antes de ser declarada oficialmente por el Concejo como la calle que debía contener los elementos programáticos equiparables al progreso de la ciudad, esta ya tenía una dinámica particular y una estética moderna (en tanto era una materialización en contraposición con las viviendas efímeras de la Barranquilla tradicional).

## 1870-1890, la ciudad del presente



Fuente: Ilustración del autor.

**Figura 4.** Reconstitución de la carrera del Progreso hacia 1890

En 1868 fue creada la Bolívar Railway Co. & Ltd. con domicilio en Londres, y un nuevo capítulo se abre para la consolidación de Barranquilla como emporio comercial de Colombia: El ferrocarril de Bolívar, que en sus inicios recorría un trayecto de veintitrés kilómetros de Barranquilla a Sabanilla. En 1870 los movimientos aduaneros de Barranquilla superaron casi cuatro veces los de Cartagena y más de cien veces los de Santa Marta (Santiago Correa, 2012).

Gracias al ferrocarril, las principales vías de Barranquilla vieron un crecimiento exponencial en sus flujos de mercancías, y comenzaron a sufrir sus primeras transformaciones urbanas representadas principalmente en la diversificación de las actividades. También la sensación de la calle cambiaba drásticamente, debido al influjo de mayores cantidades de forasteros que trajo consigo la puesta en marcha del ferrocarril, dando la impronta de densidad de la cual carecía la villa veinte años atrás. Los barranquilleros relacionaron directamente los procesos de



modernización en la infraestructura de la ciudad con la presencia de empresarios extranjeros que supieron aprovechar el contexto político del país a su favor, equiparando la idea de progreso con la apertura de la ciudad hacia el mundo.

Al interior del perímetro urbano, el aire de modernidad que venía con el ferrocarril era vigorizado con la aparición espontánea de espacios urbanos que reforzaban la idea de apertura hacia el foráneo, como lo eran el callejón de Los Judíos en el barrio San Roque (Caballero, 2000) y su respectivo cementerio, o el barrio de los chinos que se comenzaba a formar en las afueras de la ciudad debido a la llegada de estas gentes para la construcción del ferrocarril (Solano y Conde, 1993).

El primer ensayo de calle moderna aparece entre 1870 y 1878, al fusionarse las arquitecturas de los cobertizos de talleres y fábricas incipientes, y el edificio del mercado público, formando un tándem capaz de concretar las características que tendría formal y funcionalmente la calle comercial. Su primera probeta fue el callejón del Progreso, regándose en los años posteriores de forma más definida en las calles adyacentes a esta, como la calle del Comercio o la calle Ancha. Esta forma de calle comercial del siglo XIX fue el primer germen de la calle de comercios nucleados y redes de comercios minoristas que caracterizaron la calle comercial del siglo XX y que se mantuvo vigente, podría afirmarse, sin muchas alteraciones, hasta la década de los noventa.

### ■ *Los ensayos fabriles de fin de siglo XIX*

Las primeras fábricas aparecieron como consecuencia del ferrocarril de Bolívar, y se construyeron adyacentes a sus antepasados: los talleres y astilleros de los años de Juan Bernardo Elbers y Simón Bolívar, en las inmediaciones de la ciénaga y los caños de la ciudad. Estos primeros ensayos fabriles estaban por fuera del perímetro construido de la ciudad y no configuraron por sí mismos procesos de urbanización de algún tipo probablemente hasta el cambio de siglo. Si bien se trataba de ensayos fabriles y no de fábricas modernas en un sentido estricto, siendo la industrialización el motor de la civilización occidental finisecular, estos establecimientos serían entendidos como una representación contundente de avance, es decir, de progreso. Por un lado, sus arquitecturas transmitían una visión tecnológica y utilitaria de la ciudad a partir de cobertizos erigidos rápidamente, de forma austera, pero utilizando los materiales introducidos por la construcción del ferrocarril y luego del muelle de Puerto Colombia; de igual forma, las fábricas eran una diversificación de las actividades de las élites locales que fortalecía la idea de la vocación pública del empresario barranquillero, y eventualmente su papel preponderante como constructor de ciudad. Eran estos los inicios de lo que en el siglo

XX sería la balanza comercio/industria, binomio que prefiguraba el ideario moderno de la ciudad de Barranquilla, pues estas actividades eran entendidas como fuentes primordiales de sus riquezas.

En el callejón del Progreso, o lo que sería su posterior ampliación, estaban ubicadas las curtiembres de Lascano & Co., uno de los ensayos fabriles de Barranquilla que sobrevivió a la entrada del siglo XX, junto con aceites La Industria, jabones Arjona y el aserradero Ferrans. En el mapa de 1897, custodiado en el Archivo General de la Nación, ya aparecen las estancias de Lascano & Co. dibujadas, dispersas al otro lado del caño de Soledad, que no estaba aún atravesado por ningún puente.

### ■ **El Mercado Público**

*(...) I todo esto pasaba cuando los SS. Hoenigsberg, Wessels y Cía. acababan de emplear espontánea i gratuitamente su Draga al servicio de la población, escavando la parte de la ciénaga inmediata al mercado, hasta el mercado mismo, donde no podían llegar las embarcaciones porque la orilla era un completo fangal.*

*Con la tierra que se extrajo de la ciénaga a la manera que se hizo al final de la calle de San Juan formando el malecón, se extendió con el uso de la misma máquina, un terraplén a lo largo de la orilla de la ciénaga, hasta llegar al lugar del mercado; i sobre ese terraplén, que es el atracadero de las embarcaciones que proveen de víveres a la población se ha estendido el mercado, y se han levantado las enramadas que cubren los viveres i guarecen a los vendedores i a los compradores.<sup>4</sup>*

Así que este fue el origen, o al menos la circunstancia, consecuencia de los procesos de modernización de la ciudad incipiente, que permitió que el mercado de Barranquilla se localizara en ese emplazamiento. Este inmueble fue construido en 1882 por el creso barranquillero Esteban Márquez, pero es realmente la delimitación arquitectónica de una actividad que se llevaba a cabo en un espacio urbano vital, sin necesidad de edificación alguna. Este proyecto, por lo tanto, sería una de las infraestructuras públicas tempranas que se realizaron en la joven ciudad de Barranquilla, un proyecto de modernización de aquellos que resonaron debido a su tamaño, importancia e imponencia en comparación con la extensión de la ciudad hacia esa época (de algunos 10 mil habitantes para 1880), la calidad de las obras y el tipo de arquitectura novedosa que utilizaban.

<sup>4</sup> Extracto de *El Consejo de Barranquilla Contra la Empresa del Ferrocarril*, Imprenta de los Andes, 1871.

El edificio del Mercado fue diseñado por José Félix Fuenmayor Reyes, quien fue después uno de los directores del Banco Comercial de Barranquilla. Utilizaba la misma lógica de los pabellones de *Les Halles* de Víctor Baltard en París, ciudad faro de la modernidad de la época, y en donde muchos de los personajes prominentes del mundillo cultural de Barranquilla fueron educados.



Fuente: [www.plusesmas.com](http://www.plusesmas.com)

**Figura 5.** Edificio del Mercado Público hacia 1890

El edificio consistía básicamente en una disposición alargada en torno a dos patios cubiertos que permitían al edificio oxigenarse; tres de sus fachadas eran galerías que invitaban a la entrada, así como mostraban la permeabilidad del edificio hacia toda la comunidad, es decir: un edificio totalmente público (siendo este realmente privado). La fachada posterior era un poco más protegida debido a que encaraba la ciénaga (que después de los mencionados trabajos de la empresa del ferrocarril en su dragado se conoció más con el nombre de caño de Barranquilla o del Mercado), pero tenía grandes portales para relacionarse directamente con las embarcaciones que llegaban al mercado. Al costado norte del edificio se

estableció algo que debió ser una suerte de empalizada en donde se guardaban las bestias de carga de la ciudad por las noches. A esta empalizada se le llamaba Salón Burrero, mismo nombre que utilizaban los bailes de carnaval de la clase popular barranquillera, y que últimamente se reviven en todos los barrios de la ciudad como una tradición de Carnaval. Este era un proyecto de infraestructura enfocado directamente a la higienización de las actividades de abarrotes de la ciudad, pero no fue un proyecto del municipal, como no lo fueron la mayoría de las grandes obras de Barranquilla para esta época. En palabras de uno de los descendientes de su prócer: “Sin duda por sus dimensiones es el mejor del país, no pudiendo dejar de observarse que todo lo que tenemos se deba exclusivamente a la iniciativa de los particulares, sin que gobernantes hayan jamás mejorado algo a esta población ni se les vea en camino de darnos favor especial en nada, aunque de aquí deriven tanto provecho” (Márquez, 1913).

### ■ *La aparición de la calle comercial barranquillera*

Colocando en interacción las características analizadas de la industria incipiente de finales del siglo XIX y las del edificio del Mercado Público, emergen algunas pistas que ayudan a comprender los primeros ensayos de la calle comercial barranquillera. La construcción del edificio del Mercado Público fue costeada por Esteban Márquez, y fue posible tras la adecuación del fangal conocido como El Puerto, que se llevó a cabo después del dragado de la ciénaga de Barranquilla, también iniciativa privada, de la Barranquilla Railway Company, adelantada en concesión a través de Julius Hoenigsberg y Martin Wessels. Estas dos obras de gran relevancia para la ciudad quedaron insertas en la mente del pueblo barranquillero como evidencia de la debilidad de las entidades oficiales, e hicieron que este concentrase su atención en los empresarios privados, quienes tomaron por su cuenta la construcción de la ciudad. De esta forma la utilización de la tecnología que llegó con el ferrocarril no solo sirvió para facilitar el tráfico y la conexión con el mar, sino también para posibilitar nuevas actividades como la industria, que eventualmente repercutió en puestos de trabajo, e indirectamente, en la construcción de nuevos espacios al de la colectividad barranquillera. De aquí derivan dos elementos importantes: por un lado, comienza a hacerse visible la vocación pública del empresario privado en hechos palpables que benefician a toda la comunidad. Por otro lado, es posible que se comenzara a concretar la idea de espacio colectivo. Sobre esta idea comienza a tomar forma la calle comercial de Barranquilla.

El edificio del Mercado Público, costeado por dineros de particulares, era un servicio urbano para toda la comunidad en la medida en que, a pesar de su carácter

privado, se convertía en un espacio de carácter comunitario. Esta doble noción se replicaría en la ciudad a través de los edificios que podían sostener la misma relación intrínseca que existía en el Mercado Público (empresario privado-constructor de ciudad / espacio privado-abierto a la colectividad); por lo tanto, las casas comerciales, que eran lugares dedicados a la compra y venta se volvían espacios comunitarios para el grueso de la población. Para entender claramente cómo funcionaban estos espacios colectivos, se hace necesario entender la tipología de las arquitecturas comerciales de la época: la relación de apropiación de los barranquilleros con las casas comerciales del centro se hace evidente en la tipología arquitectónica de estos edificios. Así, hacia 1880 se ubicaba en los niveles superiores un uso residencial o de vivienda de los dueños de los negocios, mientras que el movimiento de las casas comerciales ocurría en la planta baja, de tal suerte que empresario local o extranjero y espacio comercial compartían la misma entidad arquitectónica. Es claro que es el plano de los edificios en relación directa con la calle el que sostiene la idea de los espacios colectivos. Este plano mantenía ciertas lógicas de penetración y de publicidad de acuerdo a cada edificio y según la vocación o uso dado.

*Rez-de-chaussée*, en francés; *piano terra*, en italiano; *erdgeschoss*, en alemán son todas distintas expresiones para referirse a la planta baja o plano de tierra de cada edificio que, en Europa, no era (ni es) considerado el primer piso. En Barranquilla, fuertemente influenciada por la cultura europea, y, como evidencia el presbítero Revollo en sus memorias, los pisos comenzaban a contarse desde el segundo (Revollo, 1951). Como un intersticio entre lo público y lo privado, esta primera planta contaba con elementos arquitectónicos legibles para los habitantes de aquel momento que insinuaban la apertura hacia el público. Aquí la arquitectura da cuentas sobre la influencia del edificio del Mercado en la aparición de esta concepción de un espacio híbrido, en la construcción de pórticos sobre las plantas bajas de las casas comerciales; como se explicó antes, el Mercado Público estaba rodeado de pórticos que invitaban a los usuarios a entrar, y que generaban un umbral en relación con la calle. Aunque el Mercado ya era público, esta estrategia de espacios porticados se replicó, principalmente en la calle del Recreo, es decir, en los sitios inmediatos al Mercado Público, en donde en esta ocasión los compradores entraban a negocios privados.

De ahí se desemboca en el último elemento de la calle comercial, que es la búsqueda estética de una arquitectura capaz de reproducir y de plasmar el progreso de la ciudad. Frente a la misma debilidad de las entidades públicas por embellecer la ciudad, las arquitecturas particulares de la calle comercial, atadas como se ha

explicado al empresario privado, se constituyen por sí mismas en elementos de ornato; en general estas arquitecturas se caracterizaban por el interés, ya no solo de materializar la ciudad pajiza y efímera, sino en embellecerla, de tal forma que es común encontrar, principalmente después de la revolución de 1885, edificios de mayor escala y mayor elaboración en sus fachadas, que en su conjunto creaban el paisaje de la calle comercial barranquillera.

En el callejón del Progreso, siendo como se propone el sitio mismo de la experimentación con distintas búsquedas de modernidad, coexistieron varios pliegues que juntos configuraron el paisaje del primer ensayo de la calle comercial, para dar paso a versiones mejoradas de la misma en la calle del Comercio o la Calle Ancha. Estos pliegues serían distintos paisajes de ciudades posibles que convivían encontrándose en la calle, pero que no generaban de ninguna forma un escenario homogéneo, sino más bien provisional, y de experimentación visible de forma bidimensional y tridimensional; a la vía no se le daba un aspecto concreto, terminado, que expresara una idea acabada de modernidad.



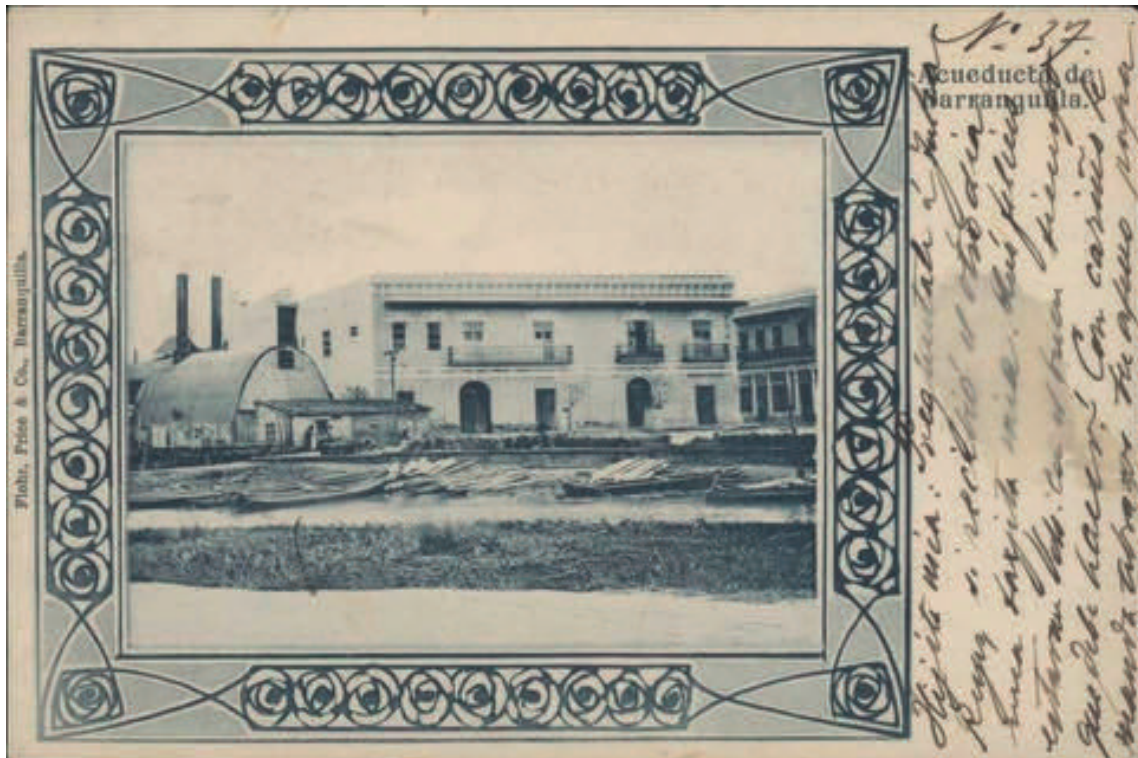
**Figura 6.** Callejón del Progreso en el cruce con la plaza de San Nicolás hacia 1885. Al costado izquierdo, la casa Márquez

El primero de esos paisajes era el tradicionalista. Era posiblemente el más antiguo y el que configuraba la parte consolidada del callejón de la Iglesia en sus años de reinención como callejón del Progreso. Jorge Caballero (2000) lo relaciona en un principio con el momento en que el caserío —erigido en villa en 1813— es caracterizado por la materialización de la entonces aldehuela a partir de las técnicas tradicionales de la colonia española y el uso de ese lenguaje. Este paisaje sobreviviría hasta los últimos años del siglo XIX, pero sería también el primero en descartarse como estética moderna, particularmente después del ferrocarril de Bolívar y la revolución de 1885, cuando la clase dirigente de Barranquilla ve de manera contundente en ultramar sus propios referentes de modernidad. Varios ejemplos notorios de este paisaje existían en el callejón del Progreso, entre los cuales se destacan las casas Molinares, y Márquez, la iglesia de San Nicolás, el edificio del Hotel Colombia en la esquina de la calle del Comercio y el callejón del Progreso, el cual sería probablemente de los últimos representantes de este lenguaje arquitectónico tradicionalista, el edificio Rojas y varios edificios anónimos que sobrevivieron a la entrada del siglo XX con este lenguaje.



Fuente: *Memoria Gráfica de Barranquilla*. Archivo Histórico del Atlántico.

**Figura 7.** Callejón del Progreso en el cruce con la calle del Comercio registra el cambio de siglo



Fuente: *Memoria Gráfica de Barranquilla*. Archivo Histórico del Atlántico.

**Figura 8.** Puerto Real o plaza Ujueta y acueducto de Barranquilla hacia 1888

El segundo de esos paisajes, el tecnológico, apareció en Barranquilla después del ferrocarril de Bolívar y fue influenciado por la arquitectura austera de los cobertizos construidos para talleres e industrias incipientes de la época; y se caracterizaba por la utilización de materiales y tecnologías llegadas con el ferrocarril, que daban como resultado formas arquitectónicas diversas, pesadas constituidas de fachadas lisas y cubiertas planas. Eran edificios que encerraban una noción más utilitaria, y se levantaban dentro de la urgencia de habilitar espacios de almacén y de negocios dentro del frenesí constructor de la joven ciudad, cuya actividad comercial después del ferrocarril se expandía a pasos agigantados, aunque también tenían por seguro versiones volcadas hacia la habitación, como lo podían ser la casa Pellet o los edificios vecinos al Puerto Real y a la calle del Recreo. Aparte de los cobertizos industriales, las representaciones de este paisaje tecnológico eran los almacenes y la estación del ferrocarril (Caballero, 2000). Con la eventual construcción del muelle en Puerto Colombia, se añadiría la construcción de armazones en hierro a este paisaje tecnológico, conectando directamente la estética de los hitos de la modernización de la ciudad con los espacios de la ciudad misma. En el callejón del Progreso, este





pliegue temporal se extendería hasta 1914, con la construcción del teatro Cisneros, y además de los edificios vecinos del Puerto Real, dos sobrevivientes que están aún en pie son el edificio donde operaba la Singer Sewing Machine Co. antes de trasladarse al edificio Noguera, en la esquina sur de la calle de San Roque, y el edificio de Correa & Heilbron en la misma esquina.

Un tercer y último paisaje, que aparecería tardío en el siglo XIX, sería el cosmopolita: la última de las tres búsquedas estéticas que se desarrolló en aquel momento, y se caracterizaba por una mayor tendencia a la monumentalidad, el uso de un lenguaje más elaborado, también de cubiertas planas, y de fachadas de mayor movimiento y uso de diversos ornatos en estuco, decorados en madera o hierro y la introducción del vidrio en las ventanas. Estas arquitecturas, si bien de una calidad sumamente pobre, eran los antecedentes directos de los historicismos decimonónicos que tomaron auge en Barranquilla en los primeros años del siglo XX, y eran seguramente el resultado de las pretensiones universales de las élites locales del momento. Como referente externo tenían al edificio del tranvía en las inmediaciones del caño de las Compañías y el edificio Joy en el marco oriental de la plaza de San Nicolás. En la carrera del Progreso había algunos ejemplos, relacionados directamente con familias prestigiosas, como el llamado edificio de tres pisos construido por Esteban Márquez, la casa Vengoechea, el edificio Hasse, la casa de Francisco J. Palacios y el hotel Francés, y la torre del reloj de la iglesia de San Nicolás. Algunos de estos edificios comerciales, por sus características particulares, además de su relación con los otros con los que se vecinaba, se convirtieron en hitos que reforzaban el carácter de la arquitectura extendida sobre la calle comercial como elemento de ornato, así como sitios de referencia para la población y hechos en sí que se integraban al sentir de la ciudad que progresa.

Transversal a estos paisajes arquitectónicos, se desplegaba la vida programática de la ciudad. En el callejón del Progreso hacia finales del siglo XIX la sociedad barranquillera comenzaba a tomar forma a partir de diversas expresiones modernas. A saber, el primer club, el Círculo del Comercio (Grau, 1896), antepasado directo del Club Barranquilla, “el Fraternidad” se comienza a reunir en las inmediaciones de San Nicolás, el primer teatro de la ciudad aparece en el cruce del callejón del Progreso con la calle de San Blas; las imprentas y librerías hacen presencia en la calle, de particular importancia la librería Diez en los bajos del Hotel Colombia. El primer ensayo de gran superficie comercial, el almacén Helda (Solano y Conde, 1993), aparece de forma temprana desde finales de la década de 1860. Progreso era también el sitio en donde confluían varios de los elementos modernizadores de la ciudad finisecular, a entenderse, el acueducto, ubicado en el Puerto Real; la Com-

pañía Colombo-Antillana de Teléfonos, que aparece en 1878 en el cruce del callejón y la calle del Comercio y la línea central del tranvía de Barranquilla. Adyacentes a la calle se encontraban los dos principales elementos de ornato de la ciudad: el parque de San Nicolás, construido entre 1885 y 1888, y el camellón Abello construido en 1886 (Grau, 1896). Con el cambio de siglo, el callejón del Progreso era el almacén sobre el cual se moldeaba el ideario moderno de Barranquilla.



Fuente: *Memoria Gráfica de Barranquilla*. Archivo Histórico del Atlántico.

**Figura 9.** Carrera del Progreso muestra el cambio de siglo. Derecha: Edificio Hasse

## 1902-1938: cosmópolis, o la ciudad del futuro

La ciudad del futuro explora el cambio de siglo, el momento en que Barranquilla termina de armar su ideario moderno lleva a consenso en todo el grueso de su población así como más allá de los límites de la ciudad. El callejón del Progreso de principios de siglo afrontó nuevas expresiones de modernidad que llegaban con la era de la reproducción mecánica. La primera forma de hacerlo

fue nuevamente de orden toponímico: debido a la inserción de los vehículos automotrices en Barranquilla y su noción adjunta de velocidad, el Concejo municipal repitió la estrategia de rebautizar los nombres antiguos, en esta ocasión renombrando los viejos callejones con el título de carreras, por lo cual en adelante se llamará carrera del Progreso en vez de callejón.



Fuente: *Memoria Gráfica de Barranquilla*. Archivo Histórico del Atlántico.

**Figura 10.** Carrera del Progreso a inicios del siglo XX: aparecen los edificios Blanco & Roca y Correa & Heilbron

La carrera del Progreso del siglo XX se diferencia principalmente del callejón finisecular en términos de extensión. En contraste con la actividad comercial de finales del siglo XIX, que no llegaba más allá del camellón Abello (antes calle Ancha), la actividad comercial de las primeras tres décadas del siglo XX abarcó hasta las inmediaciones de la calle de las Flores (actual calle 39) o incluso de Santander (actual calle 40) al occidente de la ciudad, mientras que al oriente, a partir de la construcción del puente Reyes, la calle superó la plazoleta del Puerto Real, rebautizada como plaza Ujueta, otrora su punto de nacimiento, y se extendió por todo el borde del caño Arriba hasta ser la única calle en realmente alcanzar el río Magdalena en la historia de Barranquilla. De igual forma, y reforzando la idea de la plaza Ujueta como extensión de la carrera del Progreso, un segundo puente frente

al edificio del Mercado atraviesa el caño del mismo nombre. Hacia la década de los treinta, un espejo de la carrera del Progreso aparece al lado opuesto del caño de Arriba, llamada carrera del Progreso Norte. El marco de ambas carreras del Progreso estaría conformado por la gran industria manufacturera que se instalaba en Barranquilla tras la guerra de los Mil Días (Meisel Roca, 2008).

En términos de la noción misma de progreso, la carrera que llevaba este nombre, si bien mantuvo una actividad comercial muy potente, hacia la segunda década del siglo XX comenzó a volverse obsoleta en términos de imagen y de perfil. De tal forma, los elementos que antes sirvieron como ensayos de la modernidad del siglo XIX eran ya considerados antiguos en el siglo XX, por lo que la calle inició un nuevo proceso de reimaginación en la búsqueda de una homogeneidad dentro de la nueva concepción de lo moderno que traía consigo el siglo XX.

El compendio más completo de información sobre las actividades que se desarrollaban en la carrera del Progreso trata, por supuesto, del siglo XX. La presente reconstitución es una interpretación del autor que intenta proporcionar un panorama general de lo que funcionaba en la calle hacia 1920 tomando la década como fecha media entre el principio del siglo XX y el final de la década siguiente. Este listado, sin embargo, no puede ser tomado al pie de la letra, porque la velocidad con que aparecían y desaparecían establecimientos comerciales supera el interés por la documentación que había en la época, lo cual significó un intenso trabajo de revisión de archivo solo para poder simular con cierta precisión. En cuanto a la selección arquitectónica, serían las arquitecturas que imitaban los historicismos decimonónicos europeos las que dominaron el paisaje de la ciudad del siglo XX. Como hechos arquitectónicos que marcan el punto de inflexión entre los paisajes de ensayo de la ciudad moderna del siglo XIX y este paisaje de lenguajes neoclásicos del temprano siglo XX se proponen en los edificios de Fergusson & Noguera en la carrera del Progreso y calle de San Roque, y el Banco Comercial de Barranquilla en la carrera del Progreso, entre la calle España y la calle Real.

De igual forma, los servicios urbanos como el Mercado Público se amplían y diversifican, el edificio del Mercado Público es actualizado y ampliado en 1902, y en 1913 es construido el edificio del Mercado de Granos, que termina acentuando todas las inmediaciones de la plaza Ujueta como el mercado de Barranquilla.



esta vía, antes que en cualquier otra, donde las expresiones físicas del progreso de la ciudad tomaban forma, y en donde se procesaban las nociones que construían su modernidad. Si bien el lenguaje del edificio llama la atención en primera instancia por su peculiaridad (no había un edificio semejante en la Barranquilla de la primera década del siglo XX, y, excepto quizá el edificio del Banco Dugand de 1922 en la calle del Comercio, no existiría otro edificio semejante en el transcurso de su historia). El lenguaje del Banco Comercial de Barranquilla utilizaba elementos *all'antica*, pero las dimensiones del predio no daban para mantener rigurosamente las proporciones a las cuales este edificio debía responder. De esta forma, su valor se encuentra principalmente en el uso novedoso de un lenguaje clásico, de acuerdo con los ideales estéticos que mantenía la élite local que conformó este banco, en el uso de materiales novedosos para su construcción, como la columna de granito, y la implementación en el frontón de un bajorrelieve de mayor delicadeza y acabado que los que podían ser vistos en edificios contemporáneos como el edificio de Fergusson & Noguera en la misma carrera del Progreso.



Fuente: *Memoria Gráfica de Barranquilla*. Archivo Histórico del Atlántico.

**Figura 12.** Banco Comercial de Barranquilla hacia 1920

Hoy día la permanencia del bajo relieve en el frontón ofrece una de las pistas más contundentes sobre la ciudad de entonces: en la Barranquilla de 1904 ya se había llegado a un consenso en cuanto los elementos que hacían de la ciudad el emporio de riqueza y prosperidad que su clase dirigente pretendía expresar. A la izquierda, aparece Éfeso, el dios herrero de la Grecia clásica, con la representación iconográfica típica del neoclasicismo europeo, que lo muestra luciendo una barba, un martillo en su mano derecha, apoyado sobre un yunque. En el frontón aparece también la forja de Éfeso (encargado de fabricar las armas de los dioses); entronizada en el centro está la diosa de la fortuna, que se identifica por la cornucopia a sus pies de la que brota la fertilidad y la abundancia, hasta salirse derramándose sobre la carrera del Progreso. A la derecha aparece Hermes, el mensajero de los dioses: sus botas aladas están efectivamente ocultas en la parte inferior de su figura; el bastón de mando o vara mágica de Hermes, portador de las dos serpientes entrecruzadas, está sostenido por su mano izquierda, un elemento delicado que con el pasar de años y lluvias debió haberse desmoronado. Colgando al final del bastón de mando aparece el petaso: el sombrero de viajero alado; está tan inidentificable hoy en día que pareciera flotar en el espacio.

De esta forma, la iconografía del edificio emblemático, no de cualquier institución privada, sino, podría decirse, de la que resumía todas las instituciones privadas de la ciudad, refleja los valores que la élite local pretendía resaltar en la Barranquilla de la época: Éfeso, venerado en las sociedades manufactureras aparece con un elemento particular agregado en este bajo relieve: un engranaje. Hermes, el mensajero de los dioses, era también el guardián de los caminos y de las rutas comerciales, patrono de los viajeros y dios del comercio. A la derecha de la composición aparecen bultos de mercancía similares a los que se descargaban de los transatlánticos. Colocando en interacción estos elementos, el acertijo que significaba el frontón del Banco Comercial de Barranquilla puede leerse de la siguiente forma:

La industria (Éfeso) y el comercio (Mercurio) combinados producen la fortuna (diosa de la fortuna): la riqueza y la abundancia (cornucopia) de Barranquilla.

Finalmente la materialidad del edificio es igual de representativa, sobre todo en el uso de mármol en las columnas, probablemente importado, y también del granito. La utilización del mármol tiene una connotación de igual forma importante, ya que marca un quiebre. Ya se ha transformado la villa pajiza, de propiedades efímeras, en un hecho materializado basado en cal y canto de las nuevas casas. El mármol perpetua la ciudad materializada.



Fuente: [www.gigapan.com](http://www.gigapan.com).

**Figura 13.** Frontón del Banco Comercial de Barranquilla

### ■ **La gran industria manufacturera de Barranquilla**

“Barranquilla tiene dos soles, el astro rey y nuestra planta de energía eléctrica”.<sup>5</sup>

La construcción del puente Reyes en la primera década del siglo XX y del puente Ferrans, al costado del Mercado Público, permiten consecuentemente el ensanche de la carrera del Progreso hacia el río Magdalena y la aparición de la carrera del Progreso Norte. Debido a la posición estratégica con respecto a los caños, en esta zona emergen las primeras grandes industrias manufactureras de la ciudad en los inicios del siglo XX. La más importante sería la fábrica de Tejidos Obregón, fundada por la familia Obregón en 1910 y considerada una de las primeras fábricas realmente modernas en Colombia (Meisel Roca, 2008), y que además contaba con su propia planta de energía eléctrica. Esta aparte de alimentar la textilera, vendía sus excedentes a la ciudad de Barranquilla. Obregón era la fábrica de mayor dimensión en Barranquilla y fue, hasta 1934, la textilera más grande del país, así como la empresa más representativa del éxito industrial barranquillero. La segunda gran empresa localizada en la carrera del Progreso fue la Cervecería de Barranquilla y Bolívar (actual Cervecería Águila), fundada en 1912 por Alberto Osorio (Imprenta a Vapor del Progreso, 1917). Los timbres de cambios de turno

<sup>5</sup> Fragmento del artículo “Barranquilla se agiganta”, *Revista Mejoras*, (19), 1937.



en las fábricas Lascano, Obregón y Cervecería daban ritmo no solo a la vida de la calle sino de los barrios aledaños; en los cambios de turno, los obreros se reunían en el puente Reyes o saldrían de juerga a la vecina plaza de la Tenería. Frente al río Magdalena, Progreso terminaba en los tanques de gasolina de la Tropical Oil Company y el acueducto Escolar (Goenaga, 1953; Sarasúa, 1988). En la carrera del Progreso Norte se localizaron los aserraderos Ferrans y San Ignacio, así como la fábrica de mosaicos Pompeya y por poco tiempo, trasladado desde la plaza Ujueta, el acueducto de la ciudad.



Fuente: Barranquilla industrial. , 1963.

**Figura 14.** Las carreras del Progreso y Progreso Norte paralelas al caño de Arriba

## ■ *Nuevas tipologías*

Tomando la década hasta 1920, Barranquilla, como el resto de Colombia, tuvo un gran crecimiento económico, debido a distintos factores, entre los que se encuentran el fin de la guerra europea (lo cual implicaba el restablecimiento de las rutas comerciales y la apertura del comercio nuevamente) y también la abundancia de dólares provenientes del pago que hizo Estados Unidos como indemnización por la independencia de Panamá (Nichols, 1973). Fue para esta época cuando, el centro, que había permanecido restringido y apretujado a las manzanas iniciales de la ciudad, comenzó a extenderse sobre el territorio, y la primera calle en la que sucedió esto fue, por supuesto, la carrera del Progreso. Así se superaba la barrera del camellón Abello (para la década de los veinte ya paseo Colón): “habitado antes por recias familias barranquilleras, esta situación comenzaba a cambiar” (Sara-súa, 1988).

Atravesando la calle de San Blas, comenzaron a aparecer unos edificios híbridos entre las casas comerciales de antaño, y una nueva tipología de apartamentos, contruidos, por supuesto, por las mismas familias empresariales barranquilleras que controlaban el comercio de la ciudad. De esta forma, aparecen los edificios Alzamora, Roncallo, La Napolitana y Barcel, así como aparecen un nuevo edificio Correa y un nuevo edificio Volpe, ambos presentes en la misma carrera del Progreso, en su zona más antigua (el segundo sobre la carrera del Mercado). Dichos inmuebles eran particularmente innovadores porque introducían la tipología del edificio de apartamentos, que no había sido utilizada antes en Barranquilla, y venían acompañados con un avance tecnológico que se popularizó en el llamado siglo de la reproducción mecánica: el ascensor. En casos como el edificio Roncallo, y particularmente el edificio La Napolitana, el ascensor se convirtió en el elemento central del edificio, lo cual insinúa la importancia y lo llamativo que era un artefacto de este tipo en la Barranquilla de 1920.

La factoría de estos edificios era también en extremo elaborada, y la calidad de los materiales supremamente alta comparada con la calidad de los materiales de los edificios anteriores al cambio de siglo. De esta forma, no solo se consolidaba la idea de la ciudad que progresaba sino que también era visible en su materialidad, en sus espacios vivibles. Estos edificios contaban con frontones y cornisas, y asimismo elementos decorativos en general acabados en estucos; elaborados balcones de distintas formas geométricas; balaustrados muy elaborados; o balcones en hierro forjado, comúnmente importados de Inglaterra o Estados Unidos.

En el contexto de la carrera del Progreso, esta tipología se sobre-escribía por encima de la antigua, utilizando por supuesto una planta baja dedicada a locales comerciales, y se añadía una primera planta destinada a oficinas, comúnmente dedicadas al sector de servicios (agentes comerciales de casas matrices europeas o compañías navieras, aseguradoras, agentes bancarios etc.) Las plantas siguientes, si eran más de una, estaban dedicadas a apartamentos privados. Ya en la década de los veinte las clases más altas de Barranquilla estaban radicadas en las periferias de la ciudad, en el viejo barrio San Roque, que probablemente ya se comenzaba a desocupar, en el barrio El Rosario, en Las Quintas, pero principalmente en Boston, y comenzaban a mudarse las primeras familias a El Prado, de tal suerte que estos apartamentos eran probablemente destinados a familias acomodadas de la ciudad, pero no las más ricas.

La calidad de estos edificios permitiría inferir que su construcción pudo haber sido contratada a firmas extranjeras. En 1928 la compañía Haugaard & Haugaard, una firma de arquitectos, ingenieros y constructores con su sede de operaciones en Madison Avenue, en la ciudad de Nueva York, funcionaba en Barranquilla (Montoya Márquez, 1929). Este es un hecho relevante en el cual hay que detenerse, ya que da ciertas pistas acerca del origen de algunos de los arquitectos que estaban operando en Barranquilla y, por lo tanto, seguramente construyeron algunos de los nuevos edificios en la carrera del Progreso de las décadas de los veinte y treinta del siglo XX.



Fuente: Álbum Gráfico de Barranquilla, 1940.

**Figura 15.** Edificio La Napolitana (izquierda) y Barcel (derecha) en el cruce de la calle de San Blas con la carrera del Progreso

El edificio La Napolitana fue construido por la firma T. J. Butler & Company, Ingenieros y Constructores, en los veinte. Este edificio es el más significativo de estos construidos en esa década, con su fachada elaborada, y la mencionada máquina de ascensor a la vista que aún está instalada, sin funcionamiento, en las ruinas del edificio. La Napolitana es también el único de los edificios de la carrera del Progreso que tiene declaratoria de Bien de Interés Cultural. Frente al edificio La Napolitana, en la esquina suroriental de la carrera del Progreso y la calle de San Blas, se ubicaba el edificio Barcel, abreviatura para Barletta+Celia, una compañía italiana de calzado que se había instalado en la ciudad a finales de la década anterior y cuya fábrica estaba en la zona industrial vecina a la Aduana. De esta manera se demuestra cómo las empresas tenían su sede de operaciones no dentro de sus instalaciones de fábrica, sino que también tenían presencia en el centro de la ciudad, particularmente en vías de importancia como la carrera del Progreso. El Barcel era uno de los edificios inspirados en la arquitectura expuesta en la feria mundial de Chicago *A century of Progress*, en 1934, justo después del fin de la gran depresión. Este edificio contaba con ventanales de aluminio, una innovación particular para los ventanales de hierro o principalmente de madera que se utilizaban en la ciudad antes de la década de los treinta, y estaba hecho a la usanza de los nuevos edificios modernos; sin ningún tipo de elaboración de las fachadas, haciendo prevalecer la pureza de la forma. Estas nuevas tendencias eran supremamente apreciadas para las pretensiones universales que ya tenía la urbe de la tercera década del siglo XX, y eran, por supuesto, una importación de las tendencias contemporáneas de aquel momento, y que para Barranquilla significaba estar al ritmo del mundo que había decidido mirar desde cuarenta y cinco años antes.

### ■ **En la calle de San Blas comienza el mundo**

San Blas era la más pomposa calle de Barranquilla. Antiguamente había sido una zona de ocio, pero en la década de los años veinte sufrió un importante empuje. Dos nodos de actividad importante le proporcionaron los flujos para consolidarla: el almacén Ley, ubicado en la planta baja del edificio Volpe en la carrera del Progreso, y las Tiendas Israelitas Asociadas (TIA) que funcionaban (y funcionan aún) en el edificio Eckardt en la carrera 20 de Julio. De aquí que el espacio comprendido entre las dos carreras (Progreso y 20 de Julio) era uno de los hervideros de comercio de más afluencia durante el siglo XX.



Fuente: *Memoria Gráfica de Barranquilla*. Archivo Histórico del Atlántico.

**Figura 16.** Calle de San Blas a finales de la década de 1920, vista desde la carrera 20 de Julio hacia la Carrera del Progreso. Al fondo, el Edificio Correa

En la esquina de la calle de San Blas y la carrera del Progreso se vivía intensamente la noción de ciudad moderna casi en su etapa final de la Barranquilla de la época. La calle de San Blas, según Montoya llamada Broadway de Barranquilla, mostraba la imagen más fresca del cosmopolitismo de la ciudad de principios del siglo XX, que era el cosmopolitismo en forma más elaborada. En la esquina con la carrera del Progreso se encontraba parte del sector terciario de la ciudad, firmas aseguradoras, casas matrices de la industria local, los cafés, restaurantes, heladerías, comercios de alta gama, así como teatros, bares y cabarets. En este escenario, el teatro Cisneros, construido en 1914, y exponente último del paisaje tecnológico en Barranquilla, ocupaba el terreno donde se encontraba antes el teatro Fraternidad. El Cisneros respondía particularmente a una permanencia histórica de este sector que daba primacía al ocio y el entretenimiento. Construi-

do por el general Diego A. De Castro (primer gobernador del Atlántico), el teatro Cisneros acogía varias de las compañías de teatro europeas que paraban en Puerto Colombia en su camino a Norte o Suramérica, con las cuales viajaban las estrellas del momento.

## Menhires tentativos: brotes de una Barranquilla incompleta



Fuente: *Memoria Gráfica de Barranquilla*. Archivo Histórico del Atlántico.

**Figura 17.** Edificios solitarios esperando el crecimiento de la ciudad

Los barranquilleros de mediados de 1930 creían que el nuevo centro de la ciudad se iba a desarrollar al occidente del paseo Colón (Bolívar), y entre las carreras del Progreso y del Cuartel, teniendo su eje central en la carrera 20 de Julio. En palabras de Samuel Holloper, Barranquilla vería la aparición de edificios de hasta 10 pisos. De esta forma, en medio de lo que era un barrio residencial, aparecen grandes edificios que esperan responder a un crecimiento que nunca se daría por completo, y a una densidad que jamás alcanzaría este centro expandido por la ciudad. En la carrera del Progreso este brote se evidencia en el edificio Gómez Plata, era el más alejado espacial y estéticamente de los edificios tradicionales de esta vía. Debido a su ubicación, a su monumentalidad y a su diseño particular, era visible

desde prácticamente cualquier sitio de la ciudad de la década de los treinta, remate occidental de la carrera del Progreso. Más allá de este edificio, la calle se diluía en el viejo barrio de Las Quintas. Junto a las chimeneas de la fábrica de tejidos Obregón y la Cervecería, era el faro de la carrera del Progreso, y debido a su sinuosa geometría, los dos puntos de fuga de la calle en ambas direcciones, oriente y occidente, que es visible solo desde el punto neurálgico de la carrera del Progreso: el cruce con el paseo Colón.



Fuente: Álbum Gráfico de Barranquilla (1940) y Revista Mejoras.

Figura 17. Edificio Gómez Plata

En 1938, año en el que el primer buque atravesó el nuevo canal navegable de las Bocas de Ceniza, Barranquilla alcanza su forma de modernidad más elaborada: había hecho “el recorrido olímpico del progreso” y tenía “en sus recias manos el trofeo que certifica su magno esfuerzo”<sup>6</sup>. Los barranquilleros de la época pensa-

6 La ciudad del futuro. (1937). *Revista Mejoras*. Archivo Histórico del Atlántico.

ban que los tajamares tendrían el mismo impacto para Barranquilla que tuvo la canalización del Eirie para Nueva York, y que el fin de esa empresa titánica se traduciría en un crecimiento exponencial. Un año después, Adolfo Hitler invadió Polonia, y el sistema mundo europeo, del cual Barranquilla dependía, y era apéndice y periferia, llegó a su fin. De igual forma, la estructura urbana que favoreció el florecer del centro tradicional fue drásticamente modificada por el nuevo puerto marítimo y fluvial y la desaparición del ferrocarril. Ningún otro progreso se repetiría en la carrera 41.



Fuente: [www.gigapan.com](http://www.gigapan.com)

**Figura 18.** Carrera del Progreso en la década de los cincuenta

## Harold Dede Acosta

Investigador independiente en historia y teoría urbana, actualmente radicado en París. Arquitecto de la Pontificia Universidad Javeriana (2010) con énfasis en Urbanismo y Artes Visuales; magíster en Urbanismo de la Universidad Nacional de Colombia (2015) donde presentó el proyecto de grado *La Carrera del Progreso: un laboratorio de modernidad en Barranquilla*, declarada meritoria por el jurado; máster 2 en Arquitectura en la École Nationale Supérieure Paris Val-de-Seine; magíster en diseño y valorización del Patrimonio Cultural del Politecnico di Milano y la Unesco Chair de Mantua en Italia (2016). Desde 2015 su trabajo se centra en la Historia y Teoría de la Ciudad y colabora en proyectos en donde los estudios urbanos y el patrimonio cultural son desplegados como herramienta para afrontar los diversos retos de la ciudad contemporánea. Recientemente coautor en la Fondazione Gian-



giacomo Feltrinelli, en Milán; ha colaborado en diferentes instituciones, entre las cuales se destacan el International Cultural Center, en Cracovia; la Sociedad Croata de Arquitectos, en Zagreb; el Berlage Instituut en Delft, OMA, en Rotterdam; El Palacio Ducal, en Mantua; Depot Basel, en Basilea; el Archivo Histórico del Atlántico y la División Cultural del Banco de la República, en Barranquilla. Asimismo, ha participado en proyectos académicos en la Universidad Politécnica de Cataluña, en Barcelona; la Bezalel Academy, en Jerusalén; el Museo de Louvre, en París, y la Tongji University, en Shanghai.

## Referencias

- Año 10 al 36: Así era Barranquilla. (1998). *El Heraldito, Revista Dominical*.
- Barbosa, A. A., & Arévalo, R. H. (2006). *Los inicios de Barranquilla: poblamiento en el Bajo Magdalena (siglos XVI al XVIII)*. Barranquilla: Ediciones Uninorte.
- Caballero Leguizamón, J. E. (2000). *Barranquilla y la modernidad, un ejercicio histórico*. Bogotá.
- Cepeda Samudio, Á. (1977). *Antología (selección y prólogo de Daniel Samper Pizano)*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura.
- Grau, E. (1896). *La ciudad de Barranquilla en 1896*. Barranquilla: Imprenta de la Luz.
- Goenaga, M. (1953). *Lecturas locales: crónicas de la vieja Barranquilla, impresiones y recuerdos*.
- Imprenta a Vapor del Progreso. (1917). *Guía Comercial, Industrial y General de Barranquilla y el departamento del Atlántico*. Barranquilla: Imprenta a Vapor del Progreso.
- Márquez, A. J. (1913). *Saludo a Barranquilla en la celebración de su primer centenario*.
- Meisel Roca, A. (2008). *La Fábrica de Tejidos Obregón de Barranquilla, 1910-1957 (No. 005188)*. Banco de la República-Economía Regional.
- Meisel Roca, A. & Posada Carbó, E. (1988) Bancos y banqueros de Barranquilla, 1873, 1925. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, XXV (17). Banco de la República.
- Montoya Márquez, J. (1928). *Barranquilla y sus 300 años de existencia 1629-1929*. Barranquilla Lit. Barranquilla.
- Nichols, T. E. (1973). *Tres puertos de Colombia: estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá: Banco Popular.
- Revollo, J.M. (1955). *Mis Memorias*. Barranquilla: Editorial Mejoras S.A.
- Santiago Correa, J. (2012). El ferrocarril de Bolívar y la consolidación del puerto de Barranquilla (1865-1941). *Revista de Economía Institucional*, 14(26).
- Sarasúa, M. (1988). *Recuerdos de Barranquilla*. Barranquilla: Clavería.
- Siefken, M. (1871) *El Consejo de Barranquilla contra la Empresa del Ferrocarril*. Imprenta de los Andes.
- Solano, S., & Conde, J. (1993). *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla, 1875-1930*. Barranquilla: Uniatlántico.



Vergara, J.R. & Baena, F. (1922). *Barranquilla: su pasado y su presente*. Barranquilla: Tipografía del Banco Dugand.

### **Prensa consultada:**

Semanario El Progreso. (1857-1858).

Gazeta de Bolívar. (1870-1875).

Revista Mejoras. (1927-1939).

Revista de la Cámara de Comercio de Barranquilla. (1931-1940).

Barranquilla Gráfica. (1963-1975).

El Economista. (1963-1975).

Diario La Prensa. (1937-1955).