

Vol 4, No. 7 / enero - junio de 2012 / ISSN: 2145-132X

HiSTOReLo

REVISTA DE HISTORIA REGIONAL Y LOCAL

El Tranvía eléctrico de Medellín
(Colombia) y su aporte al
proceso de modernización
urbana: 1920-1951

*Electric Local Train in Medellin, Colombia and Its
Contribution to Urban Modernization Process: 1920-1951*

José Wilson Márquez Estrada

Universidad de Cartagena, Colombia

Recepción: 15 de marzo de 2012

Aceptación: 16 de abril de 2012

Páginas 129 - 156

i

El Tranvía eléctrico de Medellín (Colombia) y su aporte al proceso de modernización urbana: 1920-1951

*Electric Local Train in Medellin,
Colombia and Its Contribution to Urban
Modernization Process: 1920-1951*

José Wilson Márquez Estrada*

Resumen

Este artículo analiza la experiencia del primer sistema de transporte masivo que tuvo la ciudad de Medellín (Colombia), el tranvía eléctrico, del proceso de surgimiento, construcción y consolidación de este medio de transporte. Se examina su funcionamiento como proyecto empresarial oficial y las diferentes circunstancias que lo llevaron a ser el eje del sistema vial y las crisis que finalmente producen su

* Historiador y Magister en Historia de la Universidad Nacional de Colombia. Abogado de la Corporación Universitaria de la Costa. En la actualidad es Profesor Asistente del Programa de Historia, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad de Cartagena de Indias (Colombia), y miembro del grupo de investigación Frontera, Sociedad y Cultura del Caribe y Latinoamérica (Categoría A-1 clasificación de Colciencias). Este artículo hace parte de un proyecto de investigación titulado: Transporte, Movilidad y Cultura en Colombia: 1850-1950. Correo electrónico: jmarqueze@unicartagena.edu.co

declive y su cierre. Igualmente, se describe y analiza el impacto que tuvo esta obra en el proceso de modernización urbana que vivió la ciudad entre 1920-1951.

Palabras Clave: modernización, transporte, tranvía, ciudad, empresa, urbanismo.

Abstract

This article analyses the experience of the first mass transportation system in the city of Medellin, Colombia: the electric local train. It analyses the emergence, the construction and the consolidation process of this mean of transport. Its operation as an official business project is studied as well as the different circumstances that led it to be the axe of the road system, and the crises that finally caused its decline and closure. Also, the impact of this work on the process of urban modernization lived by the city from 1920 to 1951 is here described and analyzed.

Keywords: modernization, transport, local train, city, company, city planning.

Introducción

La Revolución Industrial trajo consigo una de las transformaciones políticas, culturales y económicas más profundas de la humanidad. El desarrollo industrial europeo y, un poco más adelante, el estadounidense, estuvieron acompañados del avance y consolidación de la industria del acero y del transporte. Los dispositivos de transporte moderno se convirtieron en símbolo de la transformación de la vida de los seres humanos y del triunfo de la modernidad (Berman 1991). De la mano del desarrollo de rutas férreas en Europa occidental y en los Estados Unidos, las ciudades se transformaron en poderosos centros industriales, comerciales y finan-

cieros, cambiando definitivamente su imagen urbana. Los sistemas de transporte se modernizaron mediante la implementación de nuevas tecnologías, que revolucionaron la forma de los hombres desplazarse al interior de las ciudades y de las regiones. Trenes y tranvías cambiaron la vida y la cultura de los pobladores y habitantes de regiones y ciudades en todo el mundo (Geddes 1960).

Desde principios del siglo XX se vivía en América Latina un verdadero furor por los tranvías eléctricos, que significaba en ese momento la tecnología de punta en sistemas de transporte masivo y las principales capitales lo adoptaron como su sistema de transporte urbano fundamental (Romero 1987), transformando definitivamente la cultura urbana en esta parte del mundo (Rivas 1984). Colombia no fue ajena a este gran despliegue tecnológico y la construcción de tranvías urbanos no se hizo esperar, el primero en construirse fue el de Bogotá en el año 1884,¹ y luego se construirían tranvías eléctricos en Medellín y Pereira (Correa 2010).

Medellín en el año 1900 contaba con una población aproximada de 60.000 habitantes, siendo un pequeño poblado de calles empedradas, sin alumbrado público, sin agua potable ni alcantarillado, donde la gente todavía cocinaba con leña. Bañarse era una diversión semanal más que una actividad diaria y se hacía en las quebradas o en el río (García 1999, 9). A finales de la década del veinte la capital de Antioquia contaba ya con 120.000 habitantes, calles pavimentadas por donde circulaban automóviles y tranvías, un ferrocarril que comunicaba a Antioquia con el resto de Colombia, y un barrio, el barrio Guayaquil, que funcionaba como un verdadero “puerto seco” donde llegaban personas y personajes de todos los rincones del departamento y del país (Betancur 2000). Medellín contaba con aeropuerto, grandes fábricas con miles de trabajadores, alcantarillado, agua potable, salud pública, alumbrado público, servicio de teléfonos, plaza de mercado, matadero hi-

1. El primer tranvía de Bogotá fue una línea de carros a tracción animal que se abrió en 1884. Un grupo de empresarios norteamericanos obtuvo el permiso para operar en Colombia y fundó la *Bogotá City Railway Co.* en Nueva York, el 30 de octubre de 1883. El 13 de enero de 1884 ordenó 16 tranvías de 2 ejes desde la *J. G. Brill Co.* de Filadelfia: ocho carros cerrados, numerados 1-8, y ocho carros abiertos, numerados 9-16. La compañía fue llamada *Ferrocarril de Bogotá* (Tomado de Morrison n.d.). Véase también: Jaramillo y Parias 1995; Contreras Vélez, 1985; Esquivel Triana 1996.

giénico, un comercio activo y pujante, un urbanismo dinámico y creciente (Payne 1986).

El proceso modernizador en Medellín, que se inicia en la segunda y tercera décadas del siglo XX y se consolida en las posteriores, lo entendemos a través del efecto de diferentes factores que convergen en un mismo período de la historia de la ciudad. Primero, un crecimiento demográfico que se establece en forma progresiva durante toda la primera mitad del siglo XX, haciendo que la población urbana se multiplique en dos y tres veces. Segundo, un proceso industrial que se inicia en 1902 con la fundación de la primera empresa textil², luego vendrían las cervecerías, las industrias de alimentos, gaseosas, chocolates, jabones, fósforos, cigarrillos, calzado, loza, vidrio, cemento, etc., generando empleo y ocupación a la población que llegaba a la ciudad y convirtiendo a Medellín en un polo de atracción migratorio (Botero 2003, 117). Simultáneamente, se va consolidando un desarrollo del comercio local con vínculos con el mercado nacional, destruyendo el esquema de economía de autoconsumo heredado de la colonia. Tercero, un crecimiento del sector urbano que transforma notablemente la morfología urbana de la ciudad con cambios acelerados, que permitirían el desplazamiento del eje de crecimiento urbano-espacial hacia todos los costados. Construcción de nuevos barrios, con calles, edificios, puentes, vías, plazas, parques, avenidas, que darían a Medellín la imagen de una verdadera ciudad. Cuarto, una administración municipal preocupada por la intervención y la planificación del desarrollo infraestructural y espacial de la ciudad, que cuenta con el apoyo de instituciones privadas que le sirven de asesoría en todos los retos de construcción de ciudad. Quinto, un proceso educativo vinculado a las exigencias técnicas y tecnológicas del proceso modernizador, que convierte al ingeniero en el protagonista de dicho proyecto. Proceso educativo que busca, igualmente, hacer del montañero un hombre de ciudad y hacer de la ciudad un espacio

2. La *Compañía Antioqueña de Tejidos* fue la primera empresa moderna de tejidos que se fundó en Medellín en el año 1902. Los socios fueron el *Banco Popular de Medellín*, Eduardo Vázquez J., Pedro Nel Ospina, la casa comercial de *Álvarez y Cía* y el comerciante Camilo C. Restrepo quien representaba la casa comercial *Hijos de Fernando Restrepo*. Archivo Histórico de Antioquia (en adelante AHA), Escritura 317, 10 de febrero de 1902: "Escritura de Constitución de la Compañía Antioqueña de Tejidos".

cultural alejado de la montaña. Período donde pululan los manuales impresos de urbanismo, cortesía, etiqueta y buenas maneras (Melo 1997), que son el parámetro de diferenciación social donde lo “caché” y lo “mañé”³ definen la ubicación en la nueva jerarquía social de la ciudad. Sexto, el surgimiento de movimientos sociales dinamizadores de la vida política y cultural de la ciudad, que se hacen sentir desde el principio de la segunda década, convirtiendo las plazas y las calles de Medellín en verdaderos escenarios políticos de reivindicación social y económica (Archila 1986), donde la mujer sería la gran protagonista (Botero 2003, 131). Séptimo, la consolidación de una prensa local, compuesta por periódicos y revistas de todo color ideológico (*El Espectador*, *El Correo Liberal*, *El Colombiano*, *La Defensa*, *El Bateo*, *Alpha*, *Revista Letras y Encajes*, *Revista Colombia*, *Revista Progreso*, *Revista Sancho Panza*) (Payne 1986), que entran a imprimir a la vida cultural de Medellín el sello de la cultura y los valores burgueses.

Figura 1. Mapa de Medellín de 1944



Fuente: Obras públicas municipales y Sánchez 1944.

3. En el argot popular antioqueño de principios del siglo XX, caché quería decir de buen gusto y mañé sería su contrario, es decir, de mal gusto.

En este contexto aparece el tranvía eléctrico de Medellín, como la solución más viable y efectiva a la problemática del transporte local derivada de la situación de una ciudad amarrada urbanísticamente a los espacios republicanos decimonónicos del centro de la villa y que necesitaba comunicar e integrar los espacios periféricos a dicho centro y así posibilitar el crecimiento urbano de la ciudad hacia todos los costados (González 2007).

En esta perspectiva, el tranvía aparece en la mentalidad de la elite como posibilitador de soluciones a estas urgentes necesidades de interconexión e intercomunicación de los diferentes espacios de la ciudad. Aparece como un dispositivo técnico que se abre en forma de “tela de araña” en todas las direcciones de la ciudad, agilizando los desplazamientos, facilitando la vida urbana moderna en todos los aspectos: la vida económica, ya que permite la llegada a tiempo a los centros de producción industrial y comercial, la vida laboral sea cual sea la ocupación del usuario. La vida cultural, ya que moviliza personal hacia diferentes actividades de la cultura, llámese educación, recreación, costumbres sociales como reuniones familiares, tertulias, fiestas, etc. También posibilita el encuentro para ejercer la religiosidad y sus diferentes ceremonias. La vida política, ya que conduce a la gente para hacer efectiva las actividades de orden político como reuniones, asociaciones y movilizaciones.

El propósito fundamental de este artículo es analizar el proceso de surgimiento, consolidación y decadencia de una obra de infraestructura de transporte que fue la solución a la demanda de movilidad de una ciudad en pleno proceso de transformación e igualmente resaltar el impacto que tuvo como sistema de transporte en el proceso de modernización urbana. El texto está dividido en tres partes: en la primera parte se analiza el proceso de fundación de la empresa del tranvía, en la segunda parte se hace referencia al periodo más próspero del proyecto del tranvía, y en la tercera parte se analizan las circunstancias que producen su decadencia y cierre definitivo. Finalmente el texto concluye con unas consideraciones finales.

Nacimiento de una empresa

La creación de la Empresa del Tranvía Eléctrico de Medellín estuvo en la mente del Concejo Municipal y de la elite local desde que se contó por primera vez con energía eléctrica en 1898, pero esta fuente de energía no sería suficiente hasta la instalación de la planta de Piedras Blancas en 1921. En 1912, Juan de la Cruz Posada, gran impulsador de esta obra, le planteó en un informe al Concejo Municipal:

La construcción de tranvías propiamente dichos de la clase que se desee, requiere de rieles fijos en la vía. Los carros que circulan por este medio, especialmente en caso de calles angostas, dan más garantía al público en general, y por lo tanto, estimo que sería preferible, hoy por hoy, para Medellín, la adopción de este sistema.⁴

En 1912 el gobernador de Antioquia Clodomiro Ramírez Botero envió un boletín informativo al ministro de relaciones exteriores, manifestando el interés por construir un sistema de tranvías en este distrito y preguntando por quién en el exterior estaría interesado en invertir en este proyecto. El ministro Julio Corredor le respondió, diciendo que tenía conocimiento sobre un síndico inglés dispuesto a invertir en Medellín hasta un millón de libras esterlinas en cualquier obra garantizada por el gobierno.⁵ Lo cierto es que el asunto no trascendió hasta 1919 cuando empezaron los estudios que le darían vía libre al proyecto, realizados por el ingeniero extranjero Augusto Woebken, el cual fue aprobado el 7 de junio de 1919.⁶ Así con la creación de la Empresa del Tranvía Eléctrico Municipal, ésta pasaba a hacer parte del conjunto de las Empresas Públicas Municipales (Ospina 1966, 141).

El 18 de febrero de 1920, por medio del Acuerdo No. 34, se crearon las Empresas Públicas Municipales de Medellín, aunque no integradas, las que estaban encargadas a su vez de:

4. Archivo Histórico de Medellín (AHM), Crónica Municipal, serie III, núm. 7, p. 17.

5. Archivo Fundación Antioqueña para los Estudios Sociales (en adelante AFAES), Fondo Archivo Carlos E. Restrepo y Familia (en adelante ACRF) 12 1912, f. 61.

6. AHM, Fondo Concejo, Asuntos Varios, tomo 335, f. 340.

[...] la dirección, organización, administración y establecimiento de las siete empresas existentes o en vía de creación, a saber: mercado, matadero, teléfonos, feria, acueducto de Piedras Blancas con tubería de hierro, energía eléctrica (explorada de las dos plantas instaladas, la de Santa Elena y la de Vapor, y construcción y explotación de la tercera, la de Piedras Blancas) y tranvía (en construcción ya).⁷

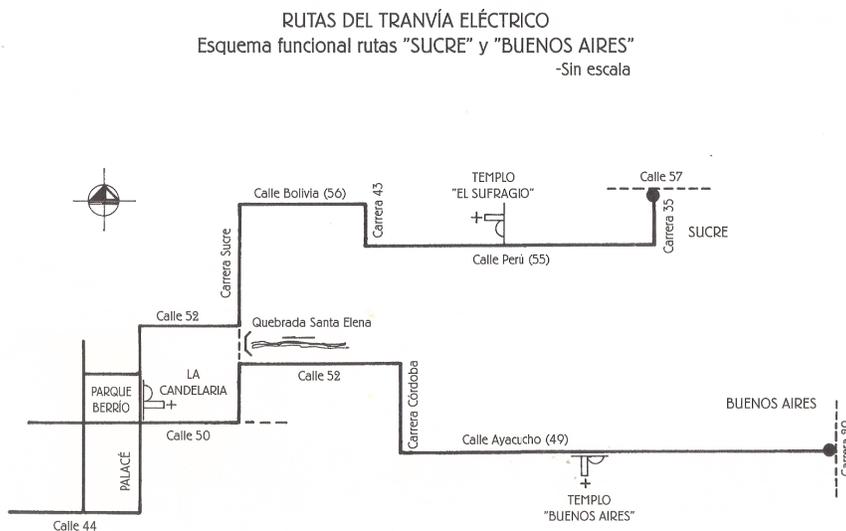
Para poner en marcha el proyecto Empresas Públicas Municipales: iniciar trabajos para la instalación del tranvía, impulsar la obra del acueducto, seguir desarrollando los planes de electrificación y principalmente financiarlos, Juan de la Cruz Posada, inicial superintendente, solicitó un empréstito externo a través de su amistad con Jhon C. McDonald, delegatario de los prestamistas norteamericanos y con el aval del Concejo de Medellín, representado por su presidente Juan B. Arango (Ospina 1966, 144). Dos fueron los contratos celebrados con McDonald, apoderado especial de *The Equitable Trust Co. of New York* y de los señores G. Amsinck y Co. En el primero, *The Equitable Trust Co.*, poderoso establecimiento bancario, se hacía cargo de la agencia fiscal de unos pagarés municipales redimibles garantizados en oro en tres años y al 6% anual, por dos millones quinientos mil pesos. En el segundo los señores G. Amsinck y Co. de New York, se obligaron a comprar al municipio todos los mencionados pagarés. Estos contratos se formalizaron con escrituras públicas números 364 y 365 del 7 de febrero de 1920, ante el notario primero del circuito (Ospina 1966, 145). Hecho un descuento inicial del 7%, los \$2.325.000 netos se recibirían así: \$900.000 inmediatamente, \$925.000 en 1920 y \$600.000 en 1921, que serían fiscalizadas aquí por la Casa Comercial de Luis María Botero e Hijos (Ospina 1966, 147). Análogamente, la Empresa del Tranvía Municipal, a través del Concejo de Medellín, obtenía de los Bancos de Sucre y Alemán-Antioqueño un empréstito por los primeros \$250.000 para emprender la construcción, con un plazo de cuatro años, con un interés del 1% mensual. Préstamo que estaría condicionado “exclusivamente a la construcción de un tranvía para este Distrito [...]”.⁸ Este contrato fue suscrito por Agapito Betancur, en su carácter

7. AHM, Fondo Concejo, Libro de Acuerdos No. 34 y No. 57, ff. 177-180.

8. AHM, Crónica Municipal, serie VIII, núm. 249, 1919, p. 6682.

de personero municipal y Maximiliano Correa y Adolfo Hartman, en su carácter de gerentes respectivamente, del Banco de Sucre y del Banco Alemán.⁹ En este orden de ideas, podemos resaltar el carácter mixto de financiación inicial del proyecto del tranvía municipal, es decir, apoyo económico de la banca interna como de la banca externa; esta última fortalecería posteriormente el desarrollo futuro del tranvía, dentro del contexto histórico que en nuestra historiografía llamamos “la danza de los millones”, cuando el sector público se benefició del crédito externo (Lee 1981), momento del país que Alfonso López Pumarejo denominó “prosperidad a debe” (Ospina 1979, 350). Circunstancia ésta que fue muy bien aprovechada por la elite política local y en beneficio de la ciudad.¹⁰

Figura 2. Rutas del tranvía eléctrico. Esquema funcional rutas “Sucre” y “Buenos Aires”



Fuente: Botero Gómez 1998, 30.

9. AHM, Fondo Concejo, Libro de Acuerdos, Acuerdo núm. 101, ff. 314-317.

10. AHM, Fondo Concejo, Asuntos Varios, t. 346, ff. 102-104. Carta enviada por el Concejo de Medellín a J. C. Mac Donald en Nueva York, solicitando empréstito de un millón de pesos para el municipio, agosto 14 de 1916.

La tecnología, que se utilizó en la instalación, abastecimiento y asistencia técnica de todo este proceso, fue fundamentalmente norteamericana, específicamente newyorkina. El esquema general fue del arquitecto Woeboken, que lo hizo sobre planos de Medellín sin conocer la ciudad y con base en el modelo del tranvía eléctrico que funcionaba en New York, debiéndose a él el diseño de las primeras rutas. La localización y construcción fue realizada por el ingeniero B. F. Wood y la instalación de la *red trolley*, es decir todo el entramado de cables de energía que van ubicados a un metro de altura sobre los vagones, la hizo el ingeniero Henry D. Macy con la colaboración del técnico local Daniel Salazar, quienes armaron también los vagones que despachó La Casa Brill newyorkina que fue la fabricante (Botero 1994, 286). En 1929 se añadió a esta red con rieles, la de buses *trolley* con llantas, de tecnología inglesa.¹¹

La estructura de las calles multiplicaba las dificultades en la colocación de las partes para la instalación de la red eléctrica del sistema *trolley*, las cuales fueron vencidas por el ingeniero Henry D. Macy con la asesoría acertada de Daniel Salazar. Entre ambos también armaron los vagones del sistema *safety*, típicamente gringo, ayudados por un puñado de trabajadores del municipio. La carrilera era de tres pies, igual a la de las utilizadas en los ferrocarriles de Antioquia y Amagá; y los rieles eran de 55 libras por yarda en el área de la ciudad y de 45 libras por yarda en los arrabales; rieles del tipo común del ferrocarril, en forma de T.¹²

El proyecto inicial del tranvía eléctrico planteaba la construcción de las siguientes líneas:

Línea A: Que partiría del paraje llamado “Cipriano” y siguiendo por las carreteras de Bolívar y Carabobo iría a cruzar al Parque de Berrío, y de éste por la carrera de Bolívar a la calle de San Juan y por esta calle iría a terminar a la fracción de La América.

11. AHM, Fondo Concejo, Asuntos Varios, t. 571, ff. 68-73. Los primeros buses de ese tipo con capacidad para 36 pasajeros sentados y movidos por motores eléctricos de 50 caballos de fuerza a 600 vatios, se pedían a la casa *Ramsomes & Jefferies*, de Inglaterra. De estos buses *trolley* se estableció un servicio a los barrios Los Ángeles y “La Toma”.

12. Archivo Histórico de Antioquia (AHA), Fondo Obras Públicas, Programa descriptivo del tranvía, f. 808.

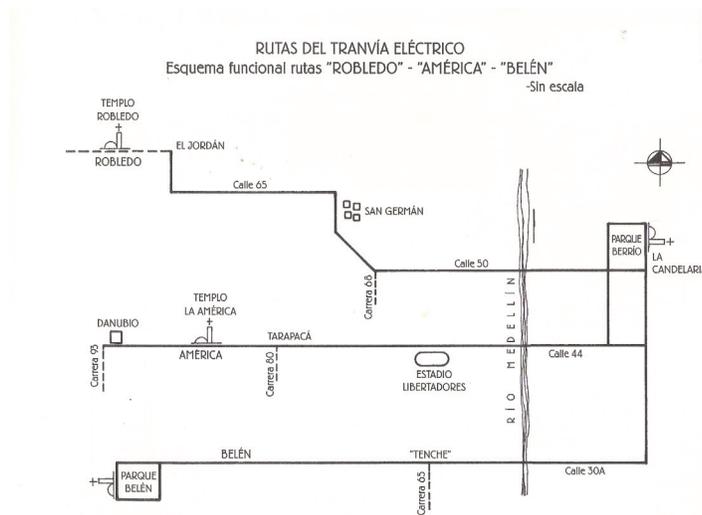
Línea B: Que partiendo del sitio denominado “Puerta inglesa”, seguiría por la calle de Ayacucho hasta la carrera de Girardot, por ésta a buscar la avenida izquierda de la quebrada Santa Elena, luego cruzaría al Parque de Berrío, seguiría por la calle de Colombia e iría a terminar al puente de este nombre sobre el río Medellín.

Línea C: Que partiendo de la Plaza de Sucre iría a cruzar el Parque de Bolívar, luego siguiendo por la carrera de Palacé cruzaría el Parque de Berrío e iría a terminar a la Plaza de Cisneros.

Línea D: Que partiendo del Puente de Colombia como derivación de la línea B, iría a unirse con la línea A en la calle de San Juan.¹³

A partir de este momento, empezarían a llegar al Concejo solicitudes para la ampliación o construcción de nuevas líneas, justificando la necesidad del servicio y ofreciendo posibilidades y comodidades para la construcción o extensión de la línea.¹⁴

Figura 3. Rutas del tranvía eléctrico. Esquema funcional rutas “Robledo”, “América”, “Belén”



Fuente: Botero Gómez 1998, 31.

13. AHM, Fondo Concejo, Libro de Acuerdos, Acuerdo núm. 101, ff. 91-94.

14. AHM, Fondo Concejo, Solicitudes, t. 370, 1920, f. 197.

Los años dorados del tranvía

En los primeros cinco años del tranvía, podemos afirmar que no se presentaba ningún tipo de inconvenientes, hasta el año 1926, cuando debido a una serie de anomalías que se venían presentando con relación al servicio, que podemos llamar problemas de orden operacional, el Concejo optó por aprobar un proyecto de reglamentación del servicio,¹⁵ presentado por la empresa el 18 de marzo y que partía de la premisa de la necesidad de cumplir el reglamento para poder viajar en el tranvía. Entre otros aspectos este dispositivo ordenador decía que el motorista era el jefe del carro y que se debían obedecer sus órdenes, el cupo de cada carro era de cincuenta, pero el motorista estaba autorizado para recibir hasta setenta pasajeros cuando el movimiento lo exigiera, el servicio se prestaría desde las 5 a.m. hasta las 10 p.m., sin perjuicio de prolongarlo de acuerdo con las necesidades del tráfico. La empresa se reservaba el derecho de suspender el servicio el viernes santo de cada año hasta por una hora, es decir, a las tres de la tarde, el tranvía, en donde quiera que estuvieran situados los carros, se detenía. No era permitido fumar dentro de los carros, ni escupir en el suelo. No se permitía la entrada en los carros a personas que sufrieran enfermedades contagiosas o visiblemente repugnantes, ni a los que se hallaban en estado de embriaguez. Estaba absolutamente prohibido conversar con los empleados del carro. A los pasajeros les era permitido llevar bultos pequeños, siempre que los cargaran encima o los pudieran colocar debajo de su asiento, sin causar molestias a los demás pasajeros. Estaba prohibido a los pasajeros entrar en los carros con zamarros o espuelas, o con polainas o botas cubiertas de lodo. No se podía tocar instrumentos musicales, cantar o hacer ruidos que molestaran a los demás pasajeros. Estaba prohibido sacar por las ventanas del carro, mientras estuviera andando, la cabeza o los brazos, o cualquier objeto. Igualmente no estaba permitido acostarse en los asientos, penetrar sin permiso en las oficinas, talleres o dependencias privadas de la empresa, colocarse en la plataforma de adelante y

15. AHM, Fondo Concejo, Actas, Tomo 432, Acta No. 30, f. 29.

en el pasadizo central del carro, mientras haya asientos disponibles y estuviere desocupada la plataforma de atrás. Los carros llevarían las siguientes divisas: los que viajaban para La América placas rojas, para El Bosque, amarillas, para Buenos Aires, azules, para Robledo, azules y blancas, para Sucre, blancas, para Manrique, rojas y blancas y para Belén, amarillas y rojas. En la noche los coches estaban obligados a encender luces de estos mismos colores.¹⁶

En la gran década del tranvía, la de 1920, la empresa se distinguía por pagar buenos salarios a sus trabajadores, por ejemplo en 1922 la asignación mensual de cada motorista era de cincuenta y cuatro pesos, ochenta centavos oro, devengados por 264 horas de servicio en el mes, es decir, aproximadamente 9 horas diarias, incluidos los sábados y domingos,¹⁷ cuando el valor promedio mensual para una familia de diez personas era de 11.61 pesos¹⁸. Trabajo que era garantizado en sus obligaciones por una fianza de ingreso a la empresa por valor de \$3.000 depositada por el futuro motorista.¹⁹ El sueldo de un contador de almacén era de \$110.00 y su ayudante devengaba \$80.00.²⁰ Salario que fue elevado en \$5 mensuales por la obligación de dormir todas las noches en el local del almacén.²¹

En la década de 1930 aparece en la historia de la empresa los primeros conflictos laborales liderados por el sindicato tranviario que había sido creado dentro del clima de los grandes movimientos obreros de esta época y que exigía aumentos salariales y mejores condiciones de trabajo,²² preocupante situación para una empresa que empieza a vivir su primera gran crisis (Reyes 1996, 24). El 30 de mayo de 1938 se presenta un nuevo conflicto laboral en contra de la retención del 3%

16. AHM, Fondo Concejo, Asuntos Varios, t. 438, ff. 241-244.

17. AHM, Fondo Concejo, Actas, t. 384, Acta núm. 10, f. 49.

18. Encontramos como el valor promedio mensual del mercado para una familia de diez personas de la clase media varió de la siguiente manera de 1920 a 1929: en 1920 era de 13.87 pesos, en 1924 de 12.88, en 1927 de 19.35 y en 1929 17.03 (Cf. Dane 1976, 141).

19. AHM, Fondo Concejo, Asuntos Varios, t. 582, ff. 19-20.

20. AHM, Fondo Concejo, Actas del Concejo, t. 384, Acta núm. 10, f. 49.

21. AHM, Fondo Concejo, Actas del Concejo, t. 384, Acta núm. 189, f. 1027.

22. AHM, Fondo Concejo, Asuntos Varios, t. 597, Pliego de Sinditravía, ff. 11-12.

del salario de los trabajadores para la Caja de Previsión Social cuyo servicio era calificado por los trabajadores como deficiente e inoperante.²³ En carta de Jorge Hernández, alcalde de Medellín, del 6 de junio de 1938, se envía acta de arreglo con delegados del sindicato, al Concejo.²⁴ Ante esta situación de conflicto y ante los insatisfactorios rendimientos del tranvía, la empresa implementa una creciente política de despido de trabajadores.²⁵ A este panorama se le agregan una serie de indemnizaciones pagadas por la empresa por los sucesivos descarrilamientos que ocasionan diferentes daños en la vía pública y que engrosan el saldo de pérdidas de la empresa, motivando un ambiente de intolerancia frente a las aspiraciones salariales del sindicato tranviario.²⁶

En informe del 31 de diciembre de 1925 a *The Equitable Trust Co.* sobre el valor de cada una de las empresas municipales, se consideraba el valor del tranvía municipal en \$979.186.63 ctvs.²⁷ Para 1931 el tranvía contaba con 64 carros en servicio y una extensión de 48 kilómetros de líneas tranviarias (Villa 1993, 118). En informe del administrador del tranvía al superintendente de Empresas Públicas Municipales del 16 de Octubre de 1933,²⁸ se insistía en un estado de verdadera emergencia que atravesaba a la empresa en varios aspectos, dice el texto:

El demasiado trabajo que llevan los carros y el estado de las líneas en que ellos fueron trabajando, así como también el sinnúmero de cambios han contribuido de manera muy especial al deterioro del material rodante hasta llegar a ser hoy casi completamente imposible prestar un buen servicio al público.²⁹

23. AHM, Fondo Concejo, Asuntos Varios, t. 662, ff. 35-36.

24. AHM, Fondo Concejo, Asuntos Varios, t. 662, ff. 31-32.

25. AHM, Fondo Concejo, Asuntos Varios, t. 721, ff. 20-22.

26. AHM, Fondo Concejo, Asuntos Varios, t. 648, f. 55; AHM, Medellín, Fondo Concejo, Asuntos Varios, t. 515, ff. 6-13, t. 551, f. 239.

27. AHM, Fondo Concejo, Asuntos Varios, t. 438, ff. 66-152.

28. AHM, Fondo Concejo, Asuntos Varios, t. 597, ff. 405-414.

29. *Ibid.*, t. 597, f. 407.

Agrega el funcionario, que ha venido aumentando de manera notable el poco uso que de los carros hacen los pasajeros, lo que ha motivado una política de rebaja en las tarifas desde el mes de mayo de 1932, pero que en realidad lo que hace falta es una fuerte inyección económica para recuperar la eficiencia infraestructural de la empresa. En 1937 la empresa inicia todo un proyecto de reorganización que consiste en una fuerte reducción de nómina y de reasignación de recursos en las áreas de taller, sostenimiento y administración, que buscaba cierta acumulación para reinvertirla en infraestructura.³⁰ Políticas que fueron un verdadero éxito y que permitieron una reactivación económica de la empresa, que pasó de 8.196 usuarios en 1937 a 10.309 usuarios en 1938 (Reyes 1996, 24). En esta nueva etapa del tranvía los barrios populares de alta presión, de la media ladera nororiental, Aranjuez y Manrique, seguidos por las “zonas viejas” de Sucre y Buenos Aires, toman la delantera en el consumo del servicio (Botero 1994, 287).

Decadencia del tranvía

A finales de la década de 1930, la empresa del tranvía eléctrico de Medellín estaba ya avanzando en su proceso regresivo que implicaba la supresión de rutas y el levantamiento de rieles (Galindo 1990, 63). Su capacidad se estaba haciendo limitada, así ella en principio tuviera un buen margen. Se trataba de rutas de una sola línea, con apartaderos de “encuentro”, que saturaron esta forma de operación, haciéndola lenta. Se necesitaba urgentemente una reestructuración de la infraestructura vial que implicara la ampliación de las calles para agilizar la movilidad de los coches en doble vía, pero el costo sería enorme (Botero 1994, 287-289).

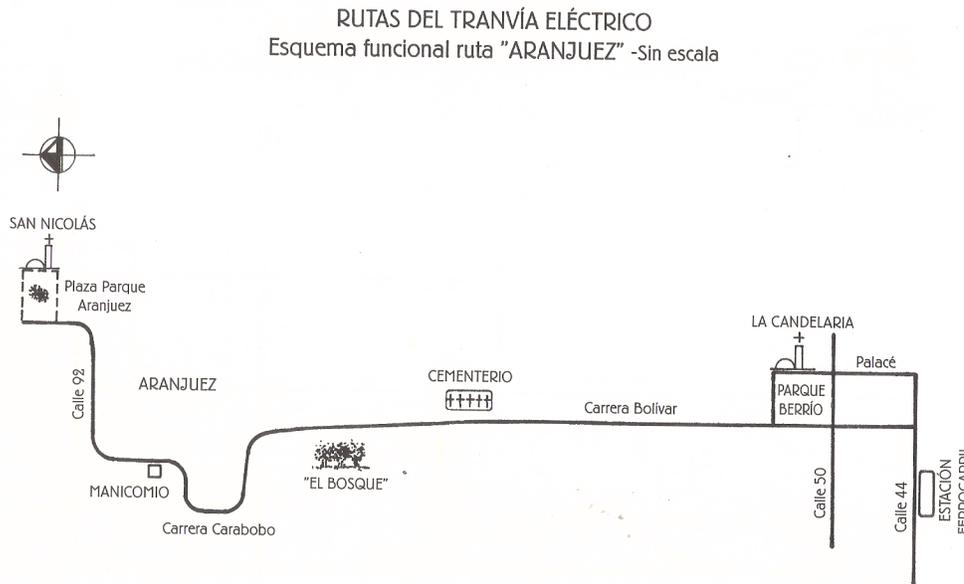
Finalmente fueron los efectos económicos de alta competencia del transporte público automotor, cuya demanda crecía aceleradamente, la que le dio el golpe mortal a la empresa del tranvía (Villegas 1995, 218). Primero se intentó subsanar la crisis con la apertura de un nuevo servicio con buses *trolley* entre la Plaza de

30. AHM, Fondo Concejo, Asuntos Varios, t. 662, ff. 286-288; t. 662, ff. 295-296.

Cisneros y el sector de Los Ángeles, pero el remedio no fue suficiente. En 1940 el Concejo municipal por acuerdo Núm. 34 autorizó al alcalde para reemplazar el sistema de tranvías eléctricos por un sistema moderno de buses con motores diesel, con una inversión de \$800.000 (Villegas 1995, 218). Para ello se compraron en Barranquilla cuarenta buses a la Casa Reo, con motores Buda Lanova, carrocerías Wayne, por un precio individual de \$5.476 dólares con una capacidad de 33 pasajeros.³¹ Los años 1947, 1948 y 1949 representaron pérdidas para la empresa por \$167.851, \$157.788, \$159.466 respectivamente, lo que hacía de esta circunstancia una situación insostenible para la empresa.³² A mediados del año 1951 ya no existían sino dos líneas, la de Aranjuez y la de Manrique. Las líneas restantes fueron reemplazadas con los modernos buses del municipio. En noviembre de 1951 comenzó el levantamiento de rieles por parte de los presidiarios del circuito judicial en la zona céntrica y por los trabajadores del municipio en la zona barrial (Villegas 1995, 219). Sobre esta red de tejido vial que desarrolló el tranvía, se instaló con fuerza, y explotándolo exhaustivamente, el transporte automotor. Las mismas vías por donde circuló el tranvía, dieron cauce a su principal contradictor y futuro ente-rrador, el tránsito automotor.

31. AHM, Crónica Municipal núm. 1187, p. 6193.

32. AFAES, DANE 1976, 246.

Figura 4. Rutas del tranvía eléctrico. Esquema funcional ruta "Aranjuez"

Fuente: Botero Gómez 1998, 32.

Los buses (camiones de escalera) podían competir favorablemente con el tranvía, lo que no era debido a que utilizara una tecnología más eficiente, sino a que las condiciones de operatividad, más ágiles y de más cubrimiento, les permitía funcionar y contrarrestar sus limitaciones técnicas. La empresa del tranvía venía soportando una competencia injusta en su negocio de movilizar pasajeros, pues a tiempo que debía construir sus carrileras, comprar los terrenos para sus estaciones y demás necesidades, asegurar a su numeroso personal contra todo peligro de accidente y de muerte,³³ debía proporcionar asistencia médica y hospitalización, pagar sus sueldos de retiro, y sobre todo, asegurar al usuario, además del buen servicio, el pago de indemnizaciones en caso de accidentes. Las empresas de buses no contribuían con nada para el arreglo y construcción de los pavimentos de las calles que explotaban, ni tenían estaciones, ni daban a los empleados los privilegios que les aseguraba el tranvía, ni tenían sindicato. Los costos de su funcionamiento eran

33. AHM, Fondo Concejo, Asuntos Varios, t. 515, ff. 6, 11, 13.

mínimos con relación a los del tranvía, además tenían más posibilidad de crecer en su cubrimiento. Es claro que los buses tenían una ventaja importante sobre el tranvía, entre otras su flexibilidad, que les permitía extender sus rutas a barrios poco densos, en una época en que la forma de urbanización de la ciudad, discontinua y expansiva, hacía decisiva esta característica. Estas circunstancias colocaban a las empresas de transporte automotor en clara ventaja frente a la empresa del tranvía, situación que se vivió también en Bogotá en este mismo periodo, donde la competencia entre el tranvía y las empresas de buses se tornó particularmente agresiva (Rodríguez y Núñez 2003).

Para el caso del tranvía de Medellín, esto resultó totalmente cierto, ya que una de las principales presiones sobre el tranvía era precisamente la de llevar sus rutas hasta los nuevos barrios populares, a lo que la empresa se resistía, pues no había suficientes recursos para ello. La historia del tranvía a partir de 1945 está marcada por la agudización de la competencia con las empresas de buses, y será el desarrollo definitivo de estas últimas lo que determinará su desaparición en 1951 (Galindo 1990, 63).

Con relación al aporte del tranvía eléctrico de Medellín al proceso de modernización urbana de la ciudad, y especialmente su impacto en el crecimiento urbanístico, Fabio Botero nos dice que se puede asegurar que el tranvía fue el gran “detonante” de “la mancha urbana” de gran ciudad de Medellín, y agrega que “pudo haber existido una gran ciudad sin tranvía, aún con el transporte de tiro animal (coches y carretas) como se vio en Europa; pero para ello hubiera sido necesario conformar una red carretable de muy alto costo, que en 1920, casi era inexistente” (Botero 1994, 286). La infraestructura del tranvía sobre rieles tenía un costo razonable y además un sostenimiento mucho menos exigente. Ciertamente, el tranvía en su momento fue el máximo factor dinamizador del proceso urbanístico y del crecimiento de las construcciones en Medellín, que de cinco mensuales en promedio pasaban a ocho el mismo año de su instalación y llegaban a trece el siguiente (Ospina 1966, 140). Por su efecto se elevó el valor catastral de la ciudad y abrió o señaló rutas de tránsito, influyó notablemente en la demarcación de las zonas co-

merciales, y determinó una multitud de cambios en la vida económica y social de la ciudad. Influyendo en el nacimiento y crecimiento de los barrios obreros y de clase media de la periferia,³⁴ en el florecimiento de la industria y en la buena imagen general de la ciudad. Fue este medio de transporte el gestor de la integración de los lugares periféricos con el centro de la ciudad, gracias a que facilitó la localización de buena parte de la población obrera y de clase media en los sectores más apartados del centro de Medellín. A la par del tranvía marchaban los grandes proyectos de urbanización, diseñados a imagen del trazado de sus líneas, cambiando la fisonomía de los paisajes rurales en verdaderos barrios de ciudad (Galindo 1990, 53). Esta red vial tenía dos puntos máximos de referencia en el centro de la ciudad: el Parque de Berrío y la Plaza de Cisneros. Desde allí salían los coches del tranvía atestados de gente hacia las zonas apartadas, como queriendo inflar una ciudad que se hallaba recogida desde tiempos coloniales.

Consideraciones finales

En el proceso modernizador de la ciudad de Medellín entran en juego diversos factores. En primer lugar, las razones económico-industriales. Del mismo modo, la construcción avanzada de las divisiones Nus y Porce del Ferrocarril de Antioquia, aumentaron la importancia de Medellín como centro urbano y comercial no sólo a nivel local y nacional sino con el comercio exterior, marcando la iniciación de rupturas en las rutinas urbanas. Este despegue de nuevas actividades generó un crecimiento demográfico inusual a causa de los desplazamientos de habitantes de otros pueblos y de inmigraciones debidas también a la descomposición del campesinado y a las guerras civiles, que la pequeña ciudad no estaba preparada para recibir como mano de obra asalariada. El crecimiento demográfico presionó políticas de salud pública, urbanismo, transporte, servicios públicos, planificación urbana,

34. AHM, Fondo Concejo, Actas, t. 384, Acta núm. 184, f. 501.

educación y empleo; en el reto ante esta encrucijada se comprometió la elite de Medellín a través de organismos privados como la Sociedad de Mejoras Públicas y de organismo públicos como la Alcaldía y el Concejo de Medellín. También es de resaltar el protagonismo asumido por la elite económica antioqueña que supo interpretar a su favor la coyuntura histórica que vivía la ciudad, generando políticas de inversión en aspectos tan importantes para el momento como la industria, el comercio y la propiedad raíz.

Con relación al tranvía, la forma radial de la red que desarrolló fue la prefiguración de la red vial que aprovechó y desarrolló posteriormente el transporte automotor, incluso fueron las mismas vías por donde circuló el tranvía (Colombia, Ayacucho, Bolívar, San Juan, Sucre, Ecuador, etc.), las que debieron alojar el tránsito automotor, transporte este que dinamizaría con mayor fuerza la densificación de las zonas originariamente pobladas, con mayor agilidad y movilidad, gracias a los beneficios de comunicación brindados por el tranvía.

Observadas sobre un plano las rutas del tranvía, ellas conformaban un sistema radial cuyo centro coincidía con el corazón cívico y comercial de la ciudad. Las líneas que se orientaban hacia las fracciones eran obviamente más largas que las que articulaban el núcleo central. De conjunto la red tomaba la forma de una estrella, siendo el noroccidente el único punto cardinal hacia donde no se orientaba ninguna de las rutas, como lo podemos constatar en el mapa de Medellín de 1944 donde se visualiza el impacto urbanístico del tranvía.

La elite de Medellín instaló el tranvía eléctrico de Medellín como un dispositivo técnico diseñado para posibilitar más ágilmente la comunicación y posibilitar la conexión entre el casco urbano central y los sectores periféricos. El tranvía fue un factor importante y muy significativo en todo este proceso modernizador. Como sistema de transporte, el tranvía eléctrico era el ideal para la coyuntura de demanda y movilidad que vivía la ciudad, ya que se adaptaba plenamente a las condiciones topográficas y espaciales del momento sin tanto costo para la administración municipal. Lo contrario significaba la construcción de una red de carreteras para posibilitar un buen servicio por parte del transporte automotor, en una ciudad hun-

dida espacialmente en su estructura colonial, sin calles y prácticamente comunicada por caminos de herradura. Por eso era más fácil tirar un riel que construir una carretera, por eso se construyó primero el tranvía y luego sobre el tejido vial del tranvía se yuxtapondría el tejido vial del parque automotor. En toda esta situación, es necesario resaltar el papel del Estado, en este caso representado por la Alcaldía Municipal y el Concejo de Medellín, como entes dinamizadores y armonizadores de las relaciones de estas tres variables (transporte-economía-demografía), por su función reguladora e interventora. Igualmente vale resaltar el papel de la empresa privada urbanizadora y de las SMP por su rol en el impulso a este fenómeno de construcción de ciudad.

Referencias

Archila Neira, Mauricio. 1986. “Una ciudad entre montañas. Crecimiento urbano y desarrollo industrial en Medellín: 1900–1945”. *Estudios Sociales FAES*. 1: 61-78.

Archivo Histórico de Medellín, AHM, Medellín Concejo, Asuntos Varios, tt. 335, 346, 354, 373, 452, 453, 438, 515, 551, 582, 597, 648, 649, 650, 662, 721. 1916-1951; Concejo, Libro de Acuerdos: 1919-1929; Concejo, Solicitudes, t. 370, 1920; Concejo, Actas de Concejo, tt. 363, 374, 384, 406, 431, 432, 442; Concejo, Junta de Asistencia Pública, t. 195, 1914-1919; Concejo, Informes, t. 224, 1890; Crónica Municipal, serie III (1912), serie XXII (1934).

Archivo Histórico de Antioquia, AHA, Medellín, Fondo Obras Públicas, Programa descriptivo del tranvía.

Archivo Fundación Antioqueña para los Estudios Sociales, AFAES, Medellín Fondo Archivo Carlos E. Restrepo y Familia (ACRB) 12 1912.

Berman, Marshall. 1991. *Todo lo sólido se desvanece en el aire: la experiencia de la modernidad*. Bogotá: Ed. Siglo XXI.

Betancur Gómez, Jorge Mario. 2000. *Moscas de todos los colores: historia del barrio Guayaquil de Medellín, 1894-1934*. Bogotá: Ministerio de Cultura.

Botero Herrera, Fernando. 1984. *La industrialización en Antioquia. Génesis y Consolidación, 1900-1950*. Medellín: Universidad de Antioquia.

———. 1996. *Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses*. Medellín: Universidad de Antioquia.

Botero Gómez, Fabio. 1994. *Cien años de la vida de Medellín*. Medellín: Ed. Concejo de Medellín.

———. 1998. *Historia del transporte público en Medellín: 1890-1990*. Medellín: Secretaría de Educación y Cultura de Medellín.

Correa, Juan Santiago. 2010. *Los caminos de hierro: ferrocarriles y tranvías en Antioquia*. Bogotá: Cesa.

Contreras Vélez, Luz María. 1985. *Historia del Tranvía de Bogotá: 1882-1852*. Trabajo de grado, Universidad Nacional de Colombia.

Dane. 1976. *Medellín en cifras: 1675-1975*. Bogotá: Dane.

Esquivel Triana, Ricardo. 1996. "Sociedad y transporte urbano en Bogotá: 1865-1950". *Revista del Departamento de Historia y Geografía*. 1: 2.

García Estrada, Rodrigo. 2000. *El Concejo de Medellín. Protagonista del desarrollo de la capital antioqueña: 1900-1999*. Medellín: Ed. Concejo de Medellín.

Galindo, Campo Elías. 1990. *Historia del transporte y su relación con el desarrollo urbano de Medellín*. Trabajo de grado, Universidad Nacional de Colombia.

García Londoño, Carlos Eduard. 1999. *Niños Trabajadores y Vida Cotidiana en Medellín: 1900-1930*. Medellín: Universidad de Antioquia.

Geddes, Patrick. 1960. *Ciudades en evolución*. Buenos Aires: Editorial Infinito.

González Escobar, Luís Fernando. 2007. *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos: 1775-1932*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia.

Jaramillo, Samuel y Adriana Parias. 1995. *Vida, pasión y muerte del tranvía de Bogotá*. Bogotá: Universidad de los Andes.

Melo, Jorge Orlando. 1997. "Medellín 1880-1930: Los tres hilos de la modernización". *Revista Universidad Nacional*. 37: 11- 28.

Morrison, Allen. n.d. "Los tranvías de Bogotá", www.tramz.com/co/bg/t/ts.html.

Obras públicas municipales y Daniel Sánchez Grillo. 1944. *Medellín 1944*. Colombia: Comisión Asesora para la Cultura - Concejo de Medellín.

Ospina, Livardo. 1996. *Una vida, una lucha, una victoria. Monografía histórica de las Empresas Públicas de Medellín*. Medellín: EEPP de Medellín.

Ospina Vásquez, Luis. 1979. *Industria y protección en Colombia 1810-1930*. Medellín: Faes.

Payne, Constantine Alexandre Payne. 1986. "Crecimiento y Cambio Social en Medellín: 1900-1930". *Estudios Sociales FAES*. 1: 115-158.

Romero, Héctor Manuel. 1987. *Historia del transporte en la ciudad de México: de la trajinera al metro*. México: Ediciones Gubernamentales.

Reyes Cárdenas, Catalina. 1996. *La vida cotidiana en Medellín*. Medellín: Tercer Mundo Editores.

Restrepo, Libia. 2000. "De aldea a ciudad. La medicalización de Medellín a comienzos del siglo XX", *Revista UPB*. 147: 16-38.

Rivas, Ricardo. 1984. "Los ferrocarriles en América Latina antes de 1914". *Boletín del Departamento de Historia*. 5.

Rodríguez Baquero, Luis Enrique y Saydi Núñez Cetina. 2003. *Empresas públicas de transporte en Bogotá, Siglo XX*. Bogotá: Alcaldía Mayor.

Romero, Héctor Manuel Romero. 1987. *Historia del transporte en la ciudad de México: de la trajinera al metro*. México D.F.: Ediciones Gubernamentales.

Vernon Lee, Fluharty. 1981. *La danza de los millones: régimen militar y revolución social en Colombia 1930-1956*. Bogotá: El Ancora Editores.

Villa, Marta Inés. 1993. *Formas de ocupación y apropiación del espacio urbano*. Trabajo de grado, Universidad Nacional de Colombia.

Villegas Villegas, Lucelly. 1995. *Poblamiento y vida urbana en el nororiente de Medellín: 1900-1957*. Trabajo de grado, Universidad Nacional de Colombia.

