

Vol. 5, No. 10 / julio - diciembre de 2013 / ISSN: 2145-132X

HiSTOReLo

REVISTA DE HISTORIA REGIONAL Y LOCAL

Reseña del libro

José Wilson Márquez Estrada. 2012
El Tranvía Eléctrico de Medellín: 1920-1951
Su aporte al proceso de modernización Urbana
Saarbrücken-Alemania:
Editorial Académica Española
ISBN: 978-3-659-01680-6

Alexander Cano Vargas

Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Colombia

Recepción: 10 de octubre de 2013

Aceptación: 17 de octubre de 2013

Páginas: 321-329

i



José Wilson Márquez Estrada

El Tranvía Eléctrico de Medellín: 1920-1951

**Su Aporte al Proceso de Modernización
Urbana**

Reseña del libro

José Wilson Márquez Estrada. 2012
El Tranvía Eléctrico de Medellín: 1920-1951
Su aporte al proceso de modernización Urbana
Saarbrücken-Alemania:
Editorial Académica Española
ISBN: 978-3-659-01680-6

Alexander Cano Vargas*

Este libro recoge lo fundamental de la monografía de grado, que el autor presentó en la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín en abril de 2001 para optar el título de Magister en historia la cual fue dirigida por el profesor-investigador Fernando Botero Herrera.

En América Latina desde la segunda mitad del siglo XIX, la vida aldeana se vio sacudida por los influjos de la Revolución Industrial, que transformó definitivamente la historia del transporte en esta parte del mundo. Colombia no fue ajena

* Historiador, Magíster en Historia y Candidato a Doctor en Historia de la Universidad Nacional de Colombia. Es Investigador del Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH). Correo electrónico: acanov@unal.edu.co

a esta influencia y con igual ruido se sintieron los influjos de la revolución industrial. En el campo de los transportes, se introdujeron la navegación a vapor por el río Magdalena, y los ferrocarriles; también aparecieron telégrafos, alumbrado público y el servicio de correo. Este proceso transformó la vida urbana, especialmente en las primeras tres décadas del siglo XX, cuando las ciudades principales como Bogotá, Medellín y Cali experimentaron una verdadera transformación de su morfología urbana.

Tranvías, trenes, teléfonos, correo urbano y posteriormente el ingreso de los automóviles mejoraron las comunicaciones; mientras que la vida urbana se vio favorecida por el auge de los servicios públicos: alcantarillado, acueducto domiciliario, plazas de mercado cubiertas, matadero público y la prestación del servicio de recolección de basura y de vigilancia. También hicieron su arribo a las ciudades el fonógrafo y el cine mudo. Este conjunto de transformaciones urbanas generaron numerosas fuentes de empleo, reforzadas por la naciente industria doméstica, convirtiendo estas ciudades en grandes polos de atracción demográfica.

Los núcleos urbanos empezaron a crecer rápidamente produciendo un interés por los asuntos urbanos y una mentalidad citadina en sus elites. El tranvía eléctrico, verdadero dispositivo técnico, aparece en este panorama como un elemento central que entra a dinamizar el desarrollo urbanístico de estas ciudades y a imprimirle a la vida urbana el sello de la cultura moderna. En este sentido, es necesario entender el tranvía como soporte del desarrollo material y cultural de la ciudad, ya que facilitó la circulación y el intercambio en todo sentido, aproximando las colectividades, fomentando la pluralidad y la multiplicidad de formas de ver y vivir el mundo. En este orden de ideas, hay que percibir el tranvía como un fenómeno social, cultural e histórico, con gran incidencia en el sector urbano; ya que agilizó el acceso a diferentes servicios, posibilitando el crecimiento demográfico y el desarrollo espacial. Es así como la vía urbana se convierte en el eje del intercambio cultural de la ciudad, escenificando las costumbres y los usos, permitiendo el contacto y el desplazamiento de todos los componentes de la sociedad; instalando dinámicas activas de comunicación atravesadas por la relación población-parque vehicular, estrechando los vínculos ciudad-transporte. Con la circulación, la ciudad se transforma en un territorio fluido, de carácter múltiple y complejo que

revela la variedad de tejidos culturales que constituyen la urbanidad de la polis, que nos enseña que la ciudad no es únicamente lo urbano.

Medellín en 1900 tenía 60.000 habitantes y era 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. A finales de la década del veinte la capital del departamento de Antioquia contaba con 120.000 habitantes, calles pavimentadas por donde circulaban automóviles y tranvías, un ferrocarril que comunicaba a Antioquia con el resto de Colombia, un barrio: Guayaquil, verdadero “puerto seco” donde llegaban personas de todos los colores. Medellín contaba con aeropuerto, grandes fábricas con miles de trabajadores, alcantarillado, agua potable, salud pública, alumbrado público, servicio de teléfonos, plaza de mercado, matadero higiénico, comercio activo y pujante, un urbanismo dinámico y creciente, es decir, Medellín ya no era la aldea de 1900.

En ese contexto hace su aparición el tranvía eléctrico de Medellín, como solución más viable y efectiva a la problemática del transporte local, que le planteaba a la administración municipal, una ciudad que se hallaba 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. En esta perspectiva, el tranvía aparece en el imaginario de la elite como posibilitador de soluciones a estas urgentes necesidades de interconexión e intercomunicación de los diferentes espacios de la ciudad. Surge como un dispositivo técnico que se abre en forma de “tela de araña” en todas las direcciones de la ciudad, agilizando los desplazamientos, posibilitando 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, posibilitando 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, entre otros. 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 tranvía eléctrico encaja perfectamente en los anhelos modernizadores de la clase dirigente de la ciudad, facilitando el ejercicio de los valores de una sociedad de consumo que se piensa capitalista y burguesa; donde ir de compras, ir al cine, al bar, a pasearse por los parques, es importante y da el *status* de hombre de ciudad. En este sentido, a través del tranvía, todos podemos disfrutar de la vida moderna de la ciudad; ya que por alejado que se viva del centro urbano y de todas sus ventajas y comodidades, si se tiene tranvía; es como si se viviera en el marco de la plaza ya que la diferencia son 30 minutos de viaje.

El efecto modernizador del tranvía no se hace esperar. El sonido de su bocina ruidosa anunciaba a su paso la llegada de la modernidad en una ciudad que se resistía a salir de sus esquemas tradicionales a los cuales se hallaba adherida desde tiempos coloniales, proceso de ruptura complejo y lento; zona gris donde se vive choques y desgarraduras en todas las dimensiones de la cultura y de las relaciones de los hombres con el espacio, máxime cuando se trata de espacios urbanos, más dinámicos y susceptibles a la transformación. En una coyuntura como la que vivía Medellín en este período, cuyo espacio urbano estaba siendo sometido a la influencia de las nuevas tecnologías. Rupturas dolorosas que viven las sociedades ancladas en estructuras espacio-culturales premodernas, donde las costumbres y ambientes culturales rurales cohabitan con los urbanos en un mismo espacio; donde no es raro ver los dispositivos tecnológicos modernos abriéndose camino por entre los condicionamientos y estructura tradicionales de todo orden, dándole paso a la modernización. Desgarraduras que tiene que experimentar toda sociedad tradicional para dar el salto definitivo a la modernidad y esto representó el tranvía eléctrico para Medellín; un verdadero instrumento desgarrador del tejido tradicional y premoderno que constituía a esta ciudad tanto a nivel espacial como cultural.

Indudablemente, el tranvía anunciaba y, sobre todo, construía un nuevo tiempo; el tiempo de la Medellín moderna. Su parque vehicular, es decir, sus carros o vagones; se convirtieron en el escenario de intercambio socio-cultural por excelencia, donde se posibilitaba el encuentro y el contacto de todos los habitantes de la ciudad, independientemente de sus ocupaciones, clase social, color político, origen, entre otros, construyendo cultura urbana. Cultura urbana entendida, a la

manera de García Canclini, como pluralidad y multiplicidad, generada por la necesidad de la interlocución y el intercambio que se producía en los desplazamientos, convirtiendo el viaducto en un verdadero conducto dinámico de comunicación cultural, donde las experiencias de vida, las visiones del mundo, los imaginarios, eran intercambiados en el contacto y en los diálogos de viaje. Es así como el tranvía de Medellín, con la función operativa de la comunicación y de la interconexión espacial, produce fenómenos de gran impacto y transformación modernizadora, no solo en la esfera espacial urbana, sino igualmente en la esfera de la cultura y de los imaginarios. En este sentido podemos afirmar que el tranvía eléctrico anunciaba la llegada de otro tiempo, siendo un verdadero heraldo de la modernidad.

El texto está dividido en cuatro partes: en la primera, el autor contextualizó la aparición del tranvía con el proceso de inscripción de Medellín en el proyecto modernizador colombiano; connotando su puesta en escena como un factor que dinamiza esta empresa. En la segunda parte, realizó un recorrido rápido por la imagen urbana que presentaba Medellín en la segunda década del siglo XX, cuando la ciudad se disponía a salir urbanísticamente del cascaron republicano; recorrido que pasa por los referentes económico y social. En la tercera parte, se construye un análisis del fenómeno de vinculación del imaginario de la elite de Medellín en la gran moda urbanística del momento, *La ciudad del futuro* de Le Corbusier y del funcionalismo circulatorio de la ciudad del barón Haussmann. Imaginario que se traduce en la construcción del tranvía eléctrico. La cuarta parte trata de una observación de los efectos espaciales del tranvía y de su impacto urbanístico, resaltando el papel de las empresas urbanizadoras y del Estado municipal en este proceso.

Con este libro, el historiador José Wilson Márquez realiza un aporte importante a la historiografía del transporte público urbano en el siglo XX colombiano.

