

EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO Y POLÍTICA PÚBLICA: TRANVÍAS EN ANTIOQUIA (1887-1951)

Juan Santiago Correa R¹

En los primeros cincuenta años del siglo XX, se consolidó en Antioquia una comunidad de políticas públicas que desarrolló instrumentos de intervención social con diversos grados de éxito y fracaso y, en la cual la frontera entre sociedad civil y Estado, o mejor, entre lo público y lo privado se relativizó de tal forma que en algunos casos fue difícilmente diferenciable aún para los actores involucrados en la misma (Muller 2006, 81-84). Uno de los ejemplos más interesantes de esta situación fue el desarrollo de una red de transporte urbano a través de tranvías en la ciudad durante este período y, las profundas relaciones que tuvo con el diseño de ciudad y con la visión sobre la sociedad que tenían los miembros de la elite de dicho período².

Desde el punto de vista metodológico, el texto se concentrará en la pregunta sobre el papel de los empresarios y del Estado, como actor local, en la construcción de ciudad y como reguladores de la vida en común. En este sentido, para el caso de Medellín, poderosos sectores de la elite local cooptaron los mecanismos de poder para desarrollar un programa político y social específico, pero simultáneamente el gobierno local, del cual hacían parte, tuvo alcances más amplios que los intereses particulares de estos grupos. En particular, se quiere poner de manifiesto la dimensión local del Estado en la definición de políticas públicas y cuáles fueron las redes de poder que se articularon alrededor de estos proyectos (Meny y Thoening 1992).

Así, se definió en la primera mitad del siglo XX una red de organizaciones oficiales y privadas locales que lograron formular programas específicos y obtener resultados eficientes para la ciudad, más allá de las demandas de ciertos grupos de interés. De esta manera, el texto busca explorar las capacidades y la autonomía del gobierno local en la implementación de dichas políticas públicas (Skocpol 1985, 9).

¹ Economista de la Universidad Externado, Magíster en Historia de la Universidad Javeriana, candidato a doctor en Sociología Jurídica e Instituciones Jurídicas de la Universidad Externado. Profesor investigador del Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA– y Líder de la línea en Historia Empresarial del Grupo de Investigación en Innovación y Gestión Empresarial en el CESA.

² Agradezco de manera muy especial a Hernán Restrepo, quien a sus 95 años recordaba de manera vívida los años en los que se desempeñaba como motorista de los tranvías de Medellín, San José (Costa Rica) y Pereira. Gracias a sus vibrantes relatos y a su excelente memoria se pudo reconstruir buena parte de la historia de este medio de transporte en Medellín. De igual forma agradezco los aportes de Luisa Acosta al proporcionar los detalles del funcionamiento diario del tranvía de Medellín.

Para desarrollar esta propuesta, el texto se ha dividido en siete partes. En la primera, se estudiarán los antecedentes del transporte urbano en Medellín; en la segunda, se analizarán las instituciones públicas y privadas en la ciudad y su impacto sobre el desarrollo y la definición de los intereses públicos y privados de la ciudad; en la tercera, se analizará el proceso de crecimiento urbano de la ciudad y el diseño de algunas políticas públicas para enfrentar las dificultades surgidas del mismo; en la cuarta, se estudiará la implementación de las distintas líneas del tranvía; en la quinta se presentará el desarrollo del sistema de transporte en la ciudad y, sus límites operativos; en la sexta parte, se examinará el intento por replicar el modelo en el oriente cercano del departamento; por último, se presentarán las conclusiones.

I. Los antecedentes: el tranvía de sangre

El tranvía de tracción animal o *de sangre*, fue una forma de incorporar los medios de transporte tradicionales, las mulas o los caballos, con la novedad tecnológica del ferrocarril. El primero del que se tiene registro circuló en Nueva York y fue construido por John Stephenson³. En Medellín el tranvía de sangre comenzó el 23 de enero de 1887⁴, con unos vagones tirados por mulas de propiedad de una empresa de Juan Clímaco Arbeláez llamada La Colombiana (Piedrahita 1988, 506).⁵ El contrato fue otorgado por el general José María Ocampo Serrano, en calidad de jefe civil y militar del Estado Soberano de Antioquia (Ochoa 2003, 2)

El recorrido inicial iba desde la plazuela de la Veracruz hasta el paraje de El Edén, lugar cerca al Bosque de la Independencia en donde se encontraban los baños de El Bermejál⁶, uno de los cuatro baños públicos de la ciudad. Los rieles y vagones para operar el servicio fueron pedidos a los Estados Unidos y, se compró un local situado entre las calles Vélez y Carabobo⁷, que serviría más adelante como aduanilla y luego sería construido en el mismo lote el Teatro Olimpia (Ochoa 2003, 2).

³ Aunque en el mundo funcionaron durante el siglo XIX tranvías movidos por máquinas de vapor que imprimían movimiento a un cable de arrastre, en Colombia sólo se tiene información de un sistema similar en el tranvía de Cúcuta que utilizaba unas pequeñas locomotoras que movían los vagones (Arias de Greiff 1986, 15).

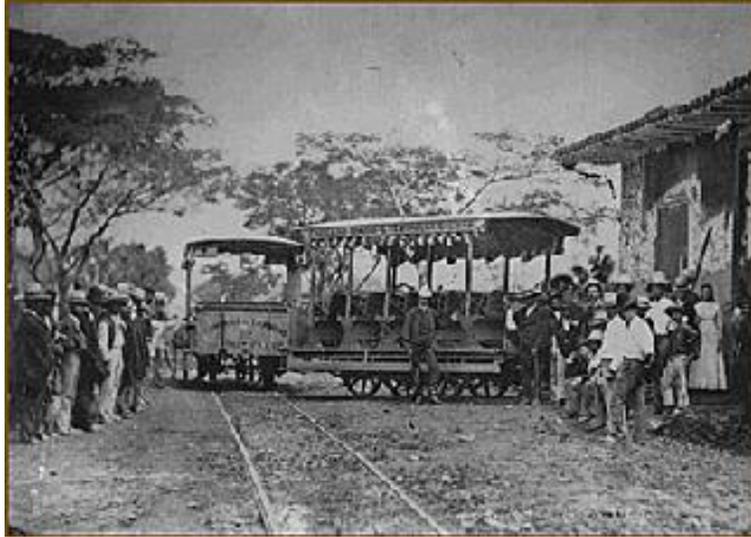
⁴ Ochoa sostiene que el servicio comenzó a operar el 22 de octubre de 1887. Es posible que la diferencia entre enero y octubre se deba al tiempo que tomaron en llegar los equipos a la ciudad.

⁵ Los vagones fueron importados desde J. G. Brill de Filadelfia en 1886, del mismo modelo importados por la ciudad de Bogotá en 1884 (Morrison 2008).

⁶ Los baños públicos de la ciudad eran La Puerta Inglesa en Buenos Aires, El Bermejál cerca de El Edén en Moravia, los de El Jordán en el caserío Robledo y los de Palacio entre Palacé y Maturín. Aquellas personas que no tenían acceso a estos baños utilizaban las aguas cristalinas del río Medellín.

⁷ Como la mayoría de las ciudades de origen hispánico, las calles están orientadas de occidente a oriente y, las carreras de norte a sur.

Imagen 1. Tranvía de sangre en el paraje de El Edén



Fuente: (Viztaz 2001)⁸

La intención inicial era ampliar esta ruta hasta la población de Itagüí, ubicada en el sur de Medellín y hacia Copacabana, en el norte. La segunda de estas rutas nunca se construyó, y de la primera se tendieron rieles que pasaban por los municipios de Envigado, Itagüí y la Estrella. Esta ruta se constituyó en un fracaso económico debido a que el viaje era muy lento y lleno de tropiezos, lo que hacía que las personas prefirieran los métodos tradicionales de transporte, como caballos, mulas o las tradicionales *victorias* o coches tirados por caballos que prestaban su servicio desde el Parque de Berrío hacia toda la ciudad. En este sentido, incluso la línea principal (El Edén-La Veracruz) sufría de permanentes inconvenientes, pues las mulas cuando recorrían la estrecha calle Ayacucho se subían con frecuencia a las aceras y se les atravesaban a los coches, lo que hacía que los pasajeros no encontraran muy placentero el viaje (Piedrahita 1988, 506).

Los rieles y carros necesarios para el funcionamiento de esta empresa fueron importados de Estados Unidos y se compró un terreno para las mulas en el llano de Muñoz, o 'manga' de los belgas como se conoció más adelante, sitio en el que hoy se encuentra construido el hospital San Vicente de Paúl (Gil 1989, 102). Los animales se trajeron de Bogotá, pero no lograron aclimatarse, más adelante, se reemplazaron las mulas sabaneras por antioqueñas sin que mejorara el servicio ni desaparecieran los problemas (Ochoa 2003, 3), lo que sumado a las dificultades económicas de la empresa, provocó

⁸ El vagón situado a la derecha muestra en la parte superior la ruta Envigado-Itagüí-La Estrella-Caldas. Al parecer el último tramo no fue La Estrella-Caldas no fue construido.

que el contrato se cediera a una compañía belga que más tarde, en 1893 durante la gobernación de Abraham Moreno, tuvo que rescindir dicho contrato y el poco material fijo y rodante que aún no era inservible se abandonó (Betancur 1925, 102). A pesar del fracaso de este intento, el mismo puede ser considerado como pionero en el desarrollo de sistemas de transporte público interurbano en Colombia y en Latinoamérica.

II. Instituciones públicas y privadas en la ciudad

La Sociedad de Mejoras Públicas (en adelante SMP) surgió a finales del siglo XIX y principios del XX como iniciativa de dos personajes eminentes de la vida pública: Carlos E. Restrepo y Gonzalo Escobar, quienes gracias a su prestigio y capacidad de convocatoria en Medellín lograron aglutinar cerca de treinta personas importantes de la ciudad en su creación. En este apartado, se mostrará cómo la SMP se constituyó como una expresión definida de los intereses de la elite de Medellín, conjugando en una visión *progresista*, los intereses privados y públicos en aras del mejoramiento de la calidad de vida en la ciudad⁹.

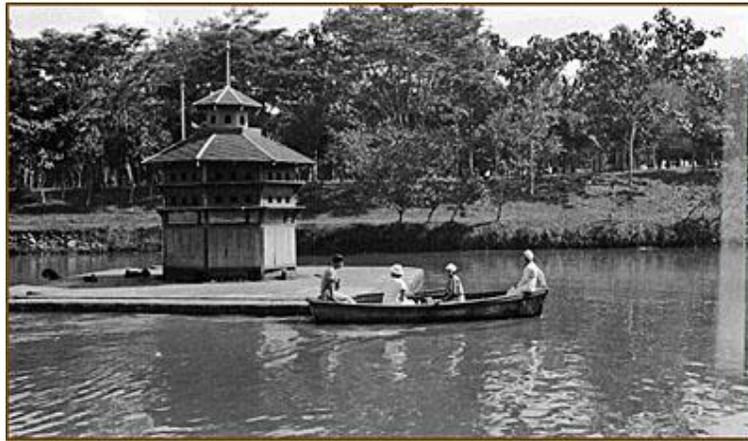
Sectores de la elite empresarial y comercial que se reunieron en la SMP pensaban que la función del Estado debía estar circunscrita a la administración pública, y los aspectos de manejo técnico de la ciudad deberían ser actividad exclusiva de la SMP y, por tanto, controlados exclusivamente por ellos. En este sentido, la relación que surgió entre el Concejo de Medellín, como órgano político por excelencia en la ciudad, y la SMP, se convertía para la elite en el *ideal de lo político*; así, un grupo de personas del Concejo se encargaba de asignar las tareas de acuerdo al asunto a tratar y el resultado de los estudios resultantes era sometido al juicio de la SMP en su sesión semanal para su aprobación o rechazo según beneficiara o no los intereses de sus miembros (F. Botero 1996, 33).

De esta forma, durante toda la primera mitad del siglo XX, al mismo tiempo que Medellín se transformaba en ciudad, se urdió una intrincada relación entre la SMP y el Concejo. En muchas ocasiones los miembros de la primera entidad hacían parte de la segunda, ocupando cargos como la personería municipal o ejerciendo funciones en instituciones como las juntas de caminos, la Ingeniería Municipal y la Junta del Medellín Futuro (F. Botero 1996, 35). La SMP actuaba entonces como sindicato, idea ya vieja en Medellín, canalizando las propuestas de la elite dirigente y actuando como grupo de presión frente al Estado.

⁹ Para una visión más amplia sobre el origen de las elites en Antioquia y en Medellín, consultar (Correa 2001) y (2004).

La SMP actuó con frecuencia en todo lo relacionado con la ciudad y su espacio público. Ricardo Olano, industrial, urbanizador, político y tal vez el dirigente más destacado de la SMP, en un ambicioso programa diseñado por él indicaba que: “la ciencia del *city planning* y la experiencia señalan los siguientes como puntos principales de consideración: 1. Calles. 2. Transportes. 3. Arquitectura. 4. Casas para obreros. 5. Parques y bosques. 6. Acueductos. 7. Sanidad. 8. Edificios públicos, mercados. 9. Luz eléctrica. 10. Legislación. 11. Finanzas” (F. Botero 1996, 40). Imbuida en esta concepción de urbanismo, como se verá más adelante, la SMP jugó un papel fundamental en el nacimiento y funcionamiento del tranvía de Medellín.

Imagen 2. El Bosque de la Independencia (hoy El Jardín Botánico)



Fuente: (Viztaz 2001)

Es importante anotar, por el impacto que tuvo en el desarrollo de este medio de transporte, que entre el núcleo de comerciantes y empresarios que hacían parte de la SMP, se destacaron los primeros urbanizadores de la época, un buen número de ingenieros y algunos arquitectos. Ellos actuaban como grupo de presión para adelantar obras, pues estaban ligados no sólo al negocio de la urbanización, sino a la especulación en finca raíz, eran dueños de las empresas contratistas o, les prestaban sus servicios técnicos y profesionales (F. Botero 1996, 41). A menudo, los concursos para adelantar obras públicas relacionadas con la ciudad eran convocados y manejados por la SMP y los ganadores, cosa extraña, eran sus socios.

A menudo, los concursos para adelantar obras públicas relacionadas con la ciudad eran convocados y manejados por la SMP y los ganadores, cosa extraña, eran sus socios. Algunos ejemplos ilustran esta situación, pues entre los socios fundadores de la SMP se destacan urbanizadores como Manuel Álvarez, quien controló buena parte de los nacimientos de agua más importantes de Medellín; Eduardo y Gustavo de Greiff que

urbanizaron a partir de la quebrada Santa Helena, hacia el norte, la carrera El Palo (45)¹⁰ y las calles Caracas (54), Perú (55) y Bolivia (56); y Manuel María Escobar y su hermano Luis María, fundadores de la Sociedad de Fomento Urbano y promotores de la urbanización del barrio Los Libertadores, entre el río y la plaza de mercado de Guayaquil (F. Botero 1996, 82).

De igual forma, los nombres de Manuel Álvarez, Antonio José Gutiérrez, Antonio y Braulio Chavarriaga, Gustavo y Eduardo de Greiff y, Manuel María y Luis María Escobar, se encuentran como socios de la Sociedad Propietaria; compañía que construyó casas en el barrio Boston, inicialmente urbanizado por la familia Villa; quienes como muchos propietarios de ‘mangas’, o lotes desocupados, utilizaron sus terrenos para edificarlos ante la fuerte presión demográfica que enfrentaba Medellín (Gil 1989, 99).

Manuel Álvarez además del control que poseía sobre las fuentes de agua potable de la ciudad, fue el primer gran promotor de proyectos urbanísticos en Medellín, cuando en 1917, compró, para desarrollar urbanísticamente, la finca Berlín de 223 cuadras (2'230.000 varas¹¹) a un costo bruto de 0,67 centavos¹² por vara, que descontando las zonas que no podía comercializar por estar destinadas para las calles, la plaza, las zonas públicas, etc., el costo neto de los lotes comercializables aumentaba a 2 centavos por vara. Lo interesante de esta transacción no fue la utilidad que obtuvo Álvarez, sino el aviso que publicó para promocionar estos terrenos:

Ya firmé el contrato con el H. Concejo municipal para la prolongación del tranvía hasta el manicomio. Con esta mejora, es lo mismo tener casa en ‘Berlín’ que tenerla a cuatro o cinco cuadras del Parque de Berrío, puesto que los mismos cinco centavos lo conducen a uno a cinco o a veinticinco. A pesar de esta gran mejora, *y de la fuerte alza en la propiedad raíz*, los solares en Berlín se venderán a \$0,10, \$0,20 y \$0,25 [la vara] (F. Botero 2000, 254).

Un aviso promocional similar apareció en 1927 en El Colombiano, donde se promocionó el barrio Aranjuez y se destacó que un factor decisivo en la decisión de comprar un lote en este barrio era la prolongación de una línea de tranvía.

Más marcada aún fue la intervención de la ‘segunda generación’ de la SMP, entre la que se destacaron Ricardo Olano, urbanizador del barrio El Prado; Ricardo Lalinde, socio con Álvarez y Timoteo Jaramillo de la Sociedad de Urbanización Municipal, que

¹⁰ Tradicionalmente, las vías del centro de Medellín se conocen por sus nombres más que por su nomenclatura, razón por la que en adelante se incluirá entre paréntesis su numeración actual.

¹¹ La vara es una medida española en relativo desuso cuya longitud era de 33 pulgadas. Sin embargo, la longitud de las pulgadas podían diferir dependiendo de la región. En términos generales se acepta que la vara media entre 75 y 92 centímetros ubicándola aproximadamente en la medida de 1 yarda (0,9144 metros). La manzana española medía 10.000 varas cuadradas.

¹² El tipo de cambio en 1925 con respecto a la libra esterlina era de 4 a 1.

urbanizó los barrios Manrique¹³, La Florida, La Asomadera, el Pérez Triana¹⁴ y La Polka; y Carlos Cock gerente de la misma compañía, que posteriormente se llamó Seguros y Urbanización, quien junto con la familia Sanín Villa construyó el barrio Campo Valdés; además, Cock fue un destacado industrial y gobernador de Antioquia (F. Botero 2000, 255).

En el proceso de urbanización del mencionado barrio Manrique, se puede evidenciar una relación muy cercana entre la empresa Seguros y Urbanización, de propiedad de miembros de la SMP, y el Concejo. La primera entidad recibió una donación de \$20.000 y un préstamo a intereses muy bajos por otros \$30.000, para la construcción de un ramal del tranvía; además, el Concejo vendió a precios muy favorables sus terrenos en el barrio para que la constructora los urbanizara y, por si fuera poco, prestó \$40.000 adicionales para la construcción de casas para obreros y una suma adicional, sin especificar, para el establecimiento del alumbrado público y la red de aguas (Arango 1925, 234).

Imagen 3. Promoción del tranvía¹⁵



Fuente: (Morrison 2008).

Es evidente que el núcleo principal de urbanizadores coincide con el núcleo dirigente de la SMP y el de la administración pública. Para ellos existía una completa compatibilidad entre su 'preocupación' por la ciudad y el desarrollo urbano de la misma con sus

¹³ El barrio Manrique fue llamado así por Manuel Álvarez en agradecimiento con el médico bogotano Juan Evangelista Manrique, quien le había salvado la vida unos meses antes del comienzo de la urbanización de dicho barrio por Álvarez (Aguirre 1989, 3).

¹⁴ Este barrio fue nombrado en honor a Santiago Pérez Triana por su importante gestión en el desarrollo del Ferrocarril de Antioquia (Echeverri 1974).

¹⁵ Publicado en el informe de las Empresas Municipales del Tranvía en 1930 (Morrison 2008).

intereses, situación que se sintetiza en la frase de Olano: “Yo creo en el progreso de Medellín y por consiguiente en la valorización de sus terrenos”, o mejor, en la de uno de sus contradictores que decía que el “urbanismo es una calle que va a las propiedades de don Ricardo Olano” (F. Botero 1996, 80-82).

Aparte de esta mezcla de intereses, la SMP se adjudicó, por medio de presiones y de su posición dominante en el gobierno municipal, atribuciones que eran bastante amplias y que en muchas ocasiones sustituían las funciones estatales, como por ejemplo la de recaudar rentas municipales para sufragar sus gastos de funcionamiento, el ejercer el control sobre el aseo, la estética urbana y la prestación de servicios públicos municipales. De igual forma llevaba a cabo la planeación y ejecución de obras públicas y, actuaba como intermediaria en las negociaciones de predios urbanos entre el sector privado y el público (F. Botero 1996, 80-82), situación aunque no muy ética, pues los miembros de la SMP actuaban al mismo tiempo como agentes privados y públicos, sí muy lucrativa.

Para acabar de completar el cuadro, en 1907 mediante el acuerdo No. 16 se asimilaron a los miembros de la SMP a “agentes de policía municipales, con las mismas atribuciones de la Gendarmería Nacional” (F. Botero 1996, 80-82) para hacer cumplir las disposiciones vigentes sobre calles, aleros, aceras, ventanas etc. Así, la esfera pública y la privada parecían una misma; el Concejo y la SMP se mezclaban de tal forma que sus funciones y sus competencias no eran claras y, sus objetivos no eran fácilmente diferenciables.

El predominio de lo privado sobre lo público se aprecia una vez más en el proceso de regularización del tránsito de recuas en la ciudad¹⁶, pues la SMP hizo antesala, por intermedio de Manuel Álvarez, en el Concejo para que las mulas no circularan en las calles centrales de la ciudad, pues obstaculizaban el paso y se estaban convirtiendo en un problema de salubridad pública. El acuerdo fue aprobado por el Concejo y no es de extrañarse que, en 1911, Manuel Álvarez no sólo fuera el presidente de la SMP sino el propietario de catorce carros de servicio público matriculados y con acceso a la ciudad, cantidad nada despreciable si se tiene en cuenta que el Matadero tenía diez y la Cervecería Antioqueña nueve, ocupando el segundo y tercer puesto en la ciudad respectivamente (F. Botero 1996, 101).

¹⁶ Las recuas eran un grupo de animales, generalmente mulas o bueyes, utilizados por los comerciantes antioqueños o arrieros para transportar sus mercancías entre el Magdalena y las diferentes poblaciones. Los animales cargaban entre 200 y 250 libras, capacidad que podía aumentar formando *turegas*, unión de dos o más mulas con tabloncillos de madera sobre los que se cargaban las mercancías (Parsons 1997, 234).

A raíz del mismo acuerdo, Ricardo Olano en sociedad con Vicente Villa y con su padre Juan E. Olano, inauguraron en 1913 la primera empresa de buses de la ciudad. Ésta dio inicio a sus operaciones con tres buses adquiridos en las fábricas europeas Mulag y Manesmann, los vehículos cubrían tres rutas en la ciudad que llegaban a La América, a Buenos Aires y a Villanueva. Sin embargo, este primer intento de formar una empresa de transporte masivo en la ciudad fracasó debido al precario estado de las vías; a la poca resistencia de los puentes que atravesaban el río Medellín, que incluso ocasionó que uno de los buses con pasajeros cayera al río sin ocasionar víctimas; y a que el sistema de alcantarillado de la ciudad, que estaba construido con tubería de barro, se rompiera con frecuencia por el peso de los buses (F. Botero 1996, 233-234).

Cabe anotar que ante situaciones como las anteriores, la posición de la elite no era única en lo concerniente al papel de la SMP y su injerencia en los asuntos públicos, como lo demuestra el enfrentamiento que se dio al interior del Concejo entre Antonio Melguizo y Ricardo Olano, cuando el primero decidió votar negativamente el desarrollo de una obra porque beneficiaba algunos terrenos que poseía y, consideraba que no era ético consignar su voto de otra forma; sin embargo Olano se opuso a esta posición y, argumentó que él también tenía propiedades pero esa circunstancia no influía en dar su voto afirmativo (F. Botero 1996, 80). Hecho que muestra que existían reservas, en algunos personajes de la elite, cuando se trataban de obras de 'interés general' que beneficiaban a algunos particulares, y sostenían que era más ético mantener los intereses privados alejados de los públicos.

Sin embargo, a pesar del desdibujamiento de los intereses públicos y privados, la SMP tuvo un papel fundamental en la modernización de la ciudad, en el que se vio acompañada por el Concejo y, un poco más tarde, por las nacientes Empresas Públicas Municipales (en adelante EPM)¹⁷. El principal papel que jugaron estas tres instituciones tuvo que ver con la racionalización y prestación de servicios públicos; en este sentido, las tres entidades participaron activamente en el desarrollo de los acontecimientos que marcaron la modernización de la ciudad: primero, la adopción por parte del Concejo del plano futuro de la ciudad que marcó las normas para el desarrollo urbanístico; segundo, las operaciones del Ferrocarril de Antioquia que facilitaron el comercio y el transporte de la maquinaria pesada fundamental en la consolidación del proceso de industrialización; y tercero, la municipalización del servicio de energía que permitió no sólo el mejoramiento del alumbrado público y el suministro de energía a la industria, sino que fue vital en el establecimiento del tranvía municipal (F. Botero 1996, 108-109).

¹⁷ Primero se llamaron Empresas Municipales (1919), luego Empresas Públicas Municipales (1921) y, finalmente Empresas Públicas de Medellín (1955)

De tal manera, aunque se puede percibir de manera clara cómo se realizó un proceso de cooptación de las instituciones y de las funciones públicas de la ciudad, estas mismas actuaron más allá de los intereses particulares o de clase en la modernización de la ciudad, logrando metas que superaron estos objetivos (Skocpol 1985, 15-17). Sin embargo, el mayor problema que presentaría el departamento, es especial en la transición de la República Conservadora (1904-1930) a la Liberal (1930-1946) y durante la Violencia, sería precisamente el papel que jugarían aquellos sectores sociales no cooptados y largamente excluidos por este esquema, sobre todo en las zonas del Magdalena y del Cauca en Antioquia (Roldán 2003, cap.1).

III. Crecimiento urbano: la transformación urbana de Medellín

Medellín vivió un importante desarrollo urbano en la primera mitad del siglo XX. Este proceso estuvo acompañado de una dinámica de cambios en las políticas de servicios públicos de la ciudad y, de una reestructuración del marco jurídico e institucional que estableció los límites legales al mismo.

Uno de los principales hechos, y tal vez el más importante, que sirvió de detonante a la transformación de Medellín, de 'pesebrera grande' a ciudad 'moderna' fue la ampliación de la infraestructura de servicios. La primera de estas transformaciones fue el cambio de la antigua tubería de barro del acueducto por una de hierro, cambio que había sido contratado primero, en 1908, con la firma de Manchester Schloss Brothers, pero su desarrollo final lo realizó la casa francesa Rigal, entrando en servicio la nueva red en 1921; posteriormente el municipio obtuvo la licencia, en 1916, para construir tuberías de concreto (Gil 1989, 101).

La importancia de este cambio no sólo radicó en solucionar la debilidad estructural de la red de tubería de barro, sino en que los nuevos tanques de almacenamiento se ubicaron en la ladera nororiental de la ciudad. Esta decisión marcó el desarrollo urbano, a partir de 1920, hacia esta zona de la ciudad, permitiendo el rápido desarrollo de los barrios Manrique, Campo Valdés, Buenos Aires y El Salvador (F. Botero 2000, 177).

El segundo hecho de importancia fue la municipalización del servicio de energía eléctrica; éste se empezó a prestar desde 1897 mediante el uso de una rueda pelton en la quebrada Santa Helena y una máquina de vapor con una capacidad de 250 kw., y fue comprado por el municipio en 1918 a los particulares que lo manejaban. A los dos años se amplió el servicio con la planta de Piedras Blancas que tenía una capacidad de 1.000 kw. Esta infraestructura permitió atender la creciente demanda urbana y abastecer la

red del tranvía que habría de transportar a los obreros y a la clase media de Medellín (Toro 1996, 532).

En este sentido, el aumento del tamaño de la ciudad se puede evidenciar en la Tabla 1, que muestra el aumento de la población y el área ocupada en el período comprendido entre 1890 y 1925. La aparente disminución de la densidad territorial urbana se puede explicar por la creciente incorporación de lotes no residenciales al casco urbano, como consecuencia del aumento de la industria en estos años y, por la anexión de los llamados “lotes de engorde” que se utilizaron para la construcción de los nuevos barrios de Medellín (F. Botero 2000, 176).

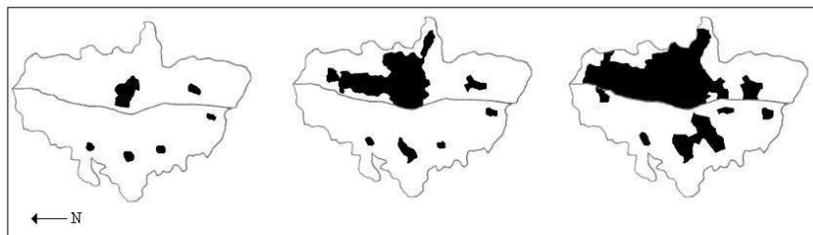
Tabla 1. Relaciones población/área en Medellín

Año	Población urbana	Área hectáreas	Densidad urbana
1890	32.000	110	291
1905	45.000	160	281
1915	56.000	210	267
1925	75.000	300	250

Fuente: (F. Botero 2000, 177).

Este período no sólo coincidió, como ya se vio, con los grandes proyectos urbanizadores sino que también se llevaron a cabo la construcción de las grandes obras con función social de la ciudad, entre las que se cuentan: el manicomio y el orfanato, el templo de Nuestra Señora del Sagrado Corazón, el Parque de Berrío y el de Bolívar, el circo España, la Estación Central del Ferrocarril y la Estación Villa entre otras.

Imagen 4. Transformación urbana de Medellín (1900-1930-1950)¹⁸



Fuente: (Echavarría 1989, 75-80)

En los años siguientes el tamaño de la ciudad aumentó, considerando la población urbana y rural de Medellín, de manera más dramática, pasando de 120.000 en 1928, a

¹⁸ El área comprendida corresponde al Valle de Aburrá y la línea central corresponde al río Medellín.

168.000 en 1938, hasta superar los 350.000 habitantes en 1950. Este aumento demográfico en la primera mitad del siglo XX se puede atribuir a la reducción en la tasa de mortalidad y al flujo migratorio (Echavarría 1989, 73).

En la imagen anterior se puede observar claramente como la mancha urbana de Medellín comienza a cubrir, desde 1900 hasta 1950, las laderas nororientales y el norte de la ciudad y, también se puede apreciar cómo, a partir de 1930, se intensifica la ocupación del occidente del Valle de Aburrá, en especial los sectores de La América y Belén.

Tabla 2. Tasa de mortalidad y esperanza de vida en Medellín

Año	Tasa de mortalidad %	Esperanza de vida (Años)
1850	2,2	33
1910	1,7	37
1935	1,5	44
1955	1,2	54

Fuente: (Echavarría 1989, 75)

El descenso en la tasa de mortalidad y el aumento en la esperanza de vida en la ciudad de Medellín se puede explicar en términos generales por la normalización del suministro de agua potable, posteriormente a la introducción de la penicilina y, finalmente, a la intensificación de la medicina y de la seguridad social en la ciudad (Echavarría 1989, 75). Otra causa de este crecimiento demográfico se encuentra en el fuerte proceso migratorio hacia la ciudad, ocasionado por la consolidación del proceso industrial que demandaba cada vez más mano de obra, desplazándola del campo para suplir dichas necesidades. Por otra parte, el aumento en la tasa de natalidad de Medellín, en el mismo período, casi no varió, lo que combinado con una mejora general en la calidad de vida de los habitantes de Medellín llevó a un aumento paulatino en la esperanza de vida.

Tabla 3. Tasas de crecimiento demográfico

Fecha	Tasa bruta de natalidad
1870	3,8
1900	3,7
1930	3,6
1950	3,9

Fuente: (Echavarría 1989, 76)

En cuanto a la industria, Medellín y lo que se conocería como su área metropolitana contaba, entre 1912 y 1917, con una clara infraestructura que se consolidaría en 1920. Entre las fábricas más importantes de la época se pueden enumerar las siguientes:

1. Cinco fábricas de textiles
2. Dos fábricas de fósforos (entre las que se encuentra Fósforos Olano)
3. Seis fábricas de chocolates
4. Cinco fábricas de velas y jabones
5. Dos cervecerías
6. Cinco fábricas de cigarros y cigarrillos
7. Veintitrés telares
8. Once trilladoras
9. Un grupo de talleres y herrerías que producían 4.000 toneladas de hierro al año y maquinaria sencilla como molinos, trapiches, ruedas pelton, etc.
10. Veinte ingenios paneleros
11. Una fábrica de loza y vidrio (que posteriormente se convertiría en Corona)

De igual forma, la expedición del primer código de tránsito (1913), el establecimiento del cuerpo de bomberos (1917), la aparición del Código de Urbanización (1923), la creación de la Junta de Obras Públicas (1924) y, la elaboración del Código de Construcciones y el Estatuto de Valorización (1935)¹⁹, marcan de una manera clara la creación del marco jurídico necesario para las necesidades crecientes de la ciudad, así como la creación de las herramientas necesarias para su control y mantenimiento (Gil 1989, 105).

Otro importante hecho que marcó el proceso de cambio de la ciudad fue el vuelo de demostración en 1920 de un avión de la compañía aérea Scadta sobre el aeródromo de Las Playas y el vuelo del avión francés tipo Goliat, el 8 de julio de 1922, procedente de Barranquilla por la que sería la primera ruta de larga distancia que no era dependiente de las escalas en el río Magdalena. Sin embargo, como afirma Fabio Botero “el hecho más importante que empujó la ciudad a una acelerada adolescencia y juventud fue el *tranvía eléctrico municipal*” (F. Botero 2000, 258).

¹⁹ El impuesto de valorización es una forma de recaudación municipal que está relacionado con el incremento del valor de la tierra debido a la ejecución (pasada o futura) de obras públicas.

IV. Sistema de transporte: las vías del tranvía

El foco del desarrollo urbano en Medellín, a principios del siglo XX, se encontraba en el Bosque de la Independencia y en el barrio San Pedro, situación que se vio alentada con la construcción de vías hacia el norte de la ciudad y por la existencia de vastos terrenos en el oriente. Estos factores favorecieron el desarrollo de la zona nororiental de la ciudad, en donde tuvo lugar el impulso urbano más importante desde las postrimerías del siglo XIX hasta la década de los cuarenta, cuando la tendencia urbanística de la ciudad se reorientó hacia el occidente del río Medellín u *otra banda* (F. Botero 1996, 180).

Imagen 5. El tranvía eléctrico y la Estación Cisneros en Medellín



Fuente: (Viztaz 2001)

La función que cumplió el tranvía era fundamental en un Medellín que se encontraba en un amplio proceso de industrialización, pues permitió el asentamiento de gran parte de la población obrera en los lugares periféricos de la ciudad. Los trabajadores tenían así una forma de transporte masivo de fácil acceso y de bajo costo que les permitía el acceso al casco urbano de la ciudad y por lo tanto a las fábricas donde laboraban (Bronx 1970, 154).

El desarrollo de la telaraña de rutas del tranvía da cuenta de esta situación. El trabajo de trazado de la primera línea empezó en 1919, los trabajos de construcción se iniciaron en 1920 y el trayecto se inauguró el 12 de octubre de 1921 por Monseñor Cayzedo (*sic*) con un *Te Deum* en la catedral Metropolitana y con la posterior bendición de sus primeros seis vagones (Bronx 1970, 154).

El tranvía utilizó en Medellín tres tipos básicos de vagones: los de color verde que eran llamados *de tercera*, aunque no existían ni primera ni segunda y el costo del tiquete era el mismo, que servían para llevar pasajeros (en bancas comunes extendidas longitudinalmente a lo largo del vagón) y carga; los rojos que sólo levaban pasajeros en asientos reversibles de madera; y los amarillos de mayor capacidad, en los que los pasajeros se sentaban en asientos reversibles de mimbre (Acosta Agudelo 2001). Todos los vagones estaban equipados con frenos manuales y tenían la campana para ordenar la parada en el piso, la que debía ser accionada con el pie²⁰.

Imagen 6. Vagón de pasajeros (Línea Sucre)



Fuente: (Morrison 2008)²¹

Los primeros conductores del tranvía, conocidos como motoristas, no llevaron uniforme hasta unos años después, y eran un grupo de jóvenes de clase media, entre los 17 y 25 años, en los que se encontraban León Congote, León Márquez, Horacio Arango,

²⁰ A diferencia de Bogotá, en donde existían unos vagones abiertos conocidos como los "largos" o "amarillos" y los "cortos". Los largos rodaban sobre dos "truques" articulados, de dos ejes cada uno (bogies) y los cortos sobre dos ejes. Los largos se llamaban también, popularmente, amarillos porque las bandas de color que identificaban la ruta eran de ese color y todos estaban asignados a la línea Ricaurte-San Fernando. Los cortos estaban asignados a varias rutas, entre ellas la blanca de la calle 26 y la del 20 de Julio. En Bogotá también rodaron Las *Nemesias* que eran carros tipo Birney (J. G. Brill Co. de Philadelphia) cerrados iguales a los de Medellín pero sólo con puerta delantera, que fueron importados durante la alcaldía de Nemesio Camacho, de allí su nombre popular. Los últimos tranvías bogotanos importados fueron las *Lorencitas*, también de la casa Brill, su nombre se debió a que su techo plateado recordaba a los cachacos las respetables canas de doña Lorencita Villegas de Santos. Los talleres del tranvía fabricaron unas carrocerías a semejanza de las de las *Lorencitas*, pero más cortas, que fueron montadas en bastidores y mecanismos de tranvías abiertos cortos y fueron conocidas popularmente como las *Lorencitas chiquitas* (Arias de Greiff, Conversaciones (Ingeniero experto en transportes) 2008).

²¹ Esta imagen fue tomada del artículo *Hail Colombia* publicado en National Geographic en octubre de 1940 y fue reproducida por Morrison (2008).

Eduardo Mesa, Carlos Correa, Francisco Rivillas, Carlos Gaviria, los hermanos Benedicto y Bernardo Correa, Octavio Álvarez, Julio Sanín, Alberto Baños, Santiago Botero, Manuel Ángel, Hernán Restrepo R., Hernán Restrepo G., Guillermo Wolf, José María Gutiérrez, Jesús Yépez, Eleazar Ortiz y Enrique Amaya. Estos motoristas eran controlados de manera férrea por inspectores, como Abel Ochoa y Humberto Baena, quienes observaban el cumplimiento estricto de los horarios y las rutas (Restrepo R. 2001).

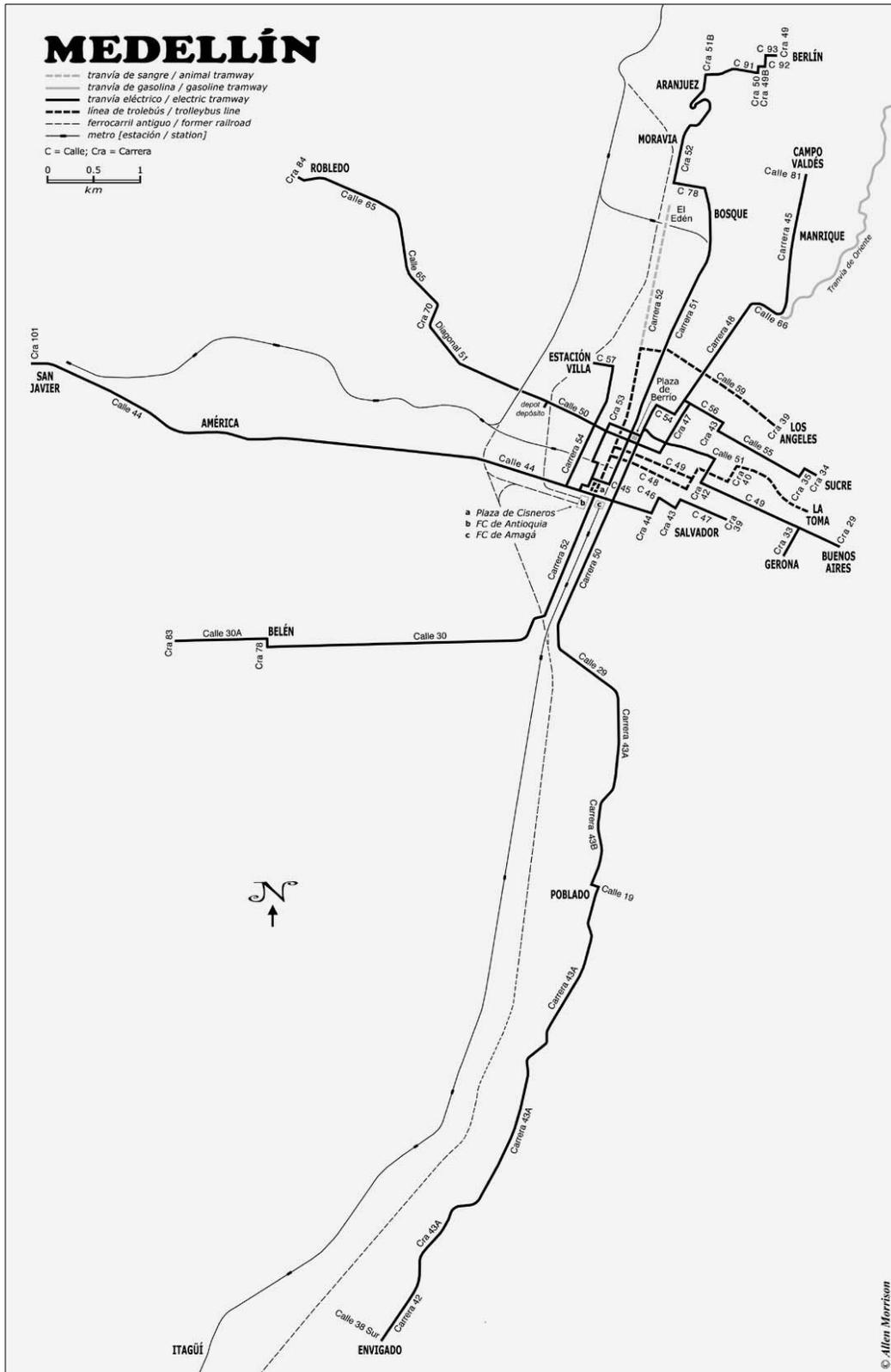
Las líneas del tranvía se identificaban con placas o divisas de colores, que probablemente resultaron de mucha utilidad para aquellas personas analfabetas que podrían haber tenido dificultades con un sistema basado en letras o números²². La línea de La América, contaba entonces con la divisa de color rojo, llevaba a la plazoleta del corregimiento del mismo nombre²³ ubicada en la carrera 84, posteriormente se continuó por la calle 44 hasta la carrera 93 en el sitio de La Puerta un poco antes de San Cristóbal, con un recorrido total de 4,68 kilómetros. Esta línea fue de particular importancia porque muestra que para la ciudad su área de expansión urbana natural era la extensa zona plana al occidente del río Medellín, más aún cuando toda la presión urbana de la época se ejercía intensamente sobre la parte nororiental (F. Botero 2000, 361).

El sector de La América fue de particular importancia en el desarrollo occidental de la ciudad, no sólo por el establecimiento de esta línea del tranvía, sino por la posterior pavimentación de la carretera a La América (1930) y de la carretera La América-Robledo, cruzando por el actual barrio La Floresta. De igual forma la construcción del aeropuerto, la carretera a Belén y la canalización del río Medellín, se pueden considerar como los hechos más significativos para romper con la tradicional barrera entre las dos zonas de la ciudad, que se encontraban divididas por el río, y su posterior urbanización por miembros de la elite, entre quienes se destacó J.B. Londoño (Gil 1989, 106).

²² Es importante anotar que el color del vagón (verde, rojo o amarillo) no tenía que ver con el color de la placa o divisa con la que se identificaba cada ruta (Acosta Agudelo 2001).

²³ Aunque para la fecha La América era considerada como área rural, lo cierto es que podía ser considerada como urbana pues estaba completamente vinculada a Medellín.

Imagen 7. Líneas férreas en el valle de Aburrá durante su historia



Fuente: (Morrison 2008)

Imagen 8. Línea de La América



Fuente: (Viztaz 2001)

Ricardo Olano, miembro de la elite, deja ver la importancia de esta expansión al occidente, cuando en sus memorias escribió que en el Concejo había sostenido que “era más que necesario incluir en el plano de Medellín las fracciones de La América y Robledo [para así poder] autorizar las nuevas rutas del tranvía que fueran necesarias” (Marín 1989, 63). La intención de Olano no era altruista, lo que buscaba era poder presionar desde el Concejo la urbanización de estas zonas, facilitando las mejoras necesarias para este fin.

La línea del Bosque con divisa de color amarillo, posteriormente conocida como la línea de Aranjuez, fue inaugurada en noviembre de 1921 y unía el cementerio de San Pedro, o *cementerio de los ricos* como se le conoce popularmente, en el barrio del mismo nombre y cerca del Bosque de la Independencia, con el Parque de Berrío (Restrepo R. 2001). Esta línea cubría en su trayecto inicial 2,01 kilómetros, pero en julio de 1922 se amplió en un segundo trayecto que iba desde el cementerio hasta el barrio Moravia en el nororiente. En 1929, la Junta de las Empresas Municipales autorizó la construcción de una línea doble desde el cruce de las vías Bolívar y Daniel Botero, en el costado sur del Bosque de la Independencia, hasta la carrera Palacé, con el fin de descongestionar la línea de Aranjuez; el mismo año se aprobó la ampliación hasta Campo Valdés, que comenzaba en la calle Daniel Botero hacia el norte por la carrera Bolívar, y se estimó un presupuesto para su construcción de \$50.092 oro, cubriendo una distancia total de 4,03 kilómetros (Heraldo de Antioquia (en adelante HA), 1929 v.3-n.509).

Imagen 9. Línea de Aranjuez



Fuente: (Morrison 2008)

A finales de 1921 se puso en servicio la línea de Buenos Aires, con divisa de color azul, en el nororiente de la ciudad. Iba desde el puente de la calle Colombia (50) hasta el Parque de Berrío²⁴, con una longitud de casi un kilómetro. A los pocos días se inauguró otro tramo, de 850 metros, que llegaba hasta la carrera Córdoba (43). A finales de noviembre se terminó el trayecto hasta la carrera Girardot (44), con una extensión de 2.400 metros; y finalmente, en diciembre, se terminó la línea en el oriente de la ciudad, cerca de la quinta Miraflores, con una longitud total de 3,1 kilómetros.

Imagen 10. Línea Sucre (Calle 56 para tomar carrera 43)



Fuente: (Morrison 2008)

²⁴ La calle Boyacá, cercana al Parque de Berrío, fue uno de los sitios preferidos por la elite para habitar a fines del siglo XIX (Reyes 1996, 12).

La línea de Sucre con divisa de color blanco, que atendía al barrio del mismo nombre en el oriente de la ciudad, se inauguró en mayo de 1922 y conectaba el Parque de Berrío con el barrio Samaria, donde estaba su estación terminal, con un trayecto de 2,14 kilómetros. En marzo del mismo año, se completó esta línea con un trayecto hasta la plaza de Cisneros con una longitud total de 2,95 kilómetros. Con la terminación de esta cuarta línea se completaban un total de 14,76 kilómetros en los primeros tres años de funcionamiento y, para finales de 1923, la empresa del tranvía contaba con doce carros que movilizaban cerca de 9.150 pasajeros diarios (F. Botero 1996, 180).

La línea Manrique con divisa de color blanco y rojo, fue promovida por la Compañía Urbanizadora del Barrio Manrique, gracias a las gestiones del Concejo de Medellín al negociar con las herederas de Manuel Álvarez unos terrenos y la cesión por parte de éstas de unas fajas de terreno para facilitar la obra. El municipio además recibió una subvención de \$6.000 oro por parte de la Nación (HA, 1927 v.1-n.56). En un primer trayecto, inaugurado en octubre de 1923, tenía 1,84 kilómetros, hasta el Parque de Bolívar y fue ampliada en 1924 para llegar a la Plaza de Cisneros, ampliándose en 3,3 kilómetros.

La línea de Robledo con divisa de color blanco y azul, iba desde el sitio El Jordán en el barrio Robledo, entonces caserío, hasta el Puente de Colombia, con una longitud inicial de 3,5 kilómetros, que serían ampliados a 4,5 en 1925, cuando esta línea llegó hasta el Parque de Berrío, hacia el centro, y hasta el sitio de 'La Antioqueña', cerca del arroyo 'La Gómez' en Robledo y, en octubre de 1924, se amplió en unos metros adicionales para llegar hasta la Fundición y Talleres de Robledo, importante industria de Medellín que se encargó durante muchos años de suplir las necesidades de maquinaria para las minas en Antioquia y, posteriormente, atendería las necesidades de la industria del café, pudiendo solucionar de esta forma las necesidades de transporte de los obreros de esta fábrica.

Para finales de 1925, la empresa del tranvía incluyendo toda su infraestructura, como material rodante (veinticuatro carros), cobertizos y accesorios, tenía un valor de \$945.055,19 y el promedio de ingresos era de \$14.185,23 mensuales. El transporte de pasajeros se estimaba, para el mismo año, en 18.923 personas al día (Betancur 1925, 105). La proveeduría de Energía, que era el sitio desde donde se controlaba todo el suministro de energía al tranvía, estaba ubicada en Bolívar entre Moore y Miranda y, El Cobertizo, que era como se conocían los garajes y talleres, estaba situado en la calle Colombia (Restrepo R. 2001).

En 1925 la empresa del tranvía llegó a la plaza de El Poblado, en el sur de Medellín. A pesar de algunos inconvenientes iniciales entre los Concejos de Medellín y Envigado, que hacían pensar que la línea no se podría continuar hasta este último municipio y que llegaría tan sólo hasta la quebrada La Zúñiga, límite natural entre estos dos municipios, en 1926 el tranvía llegó hasta Envigado (HA, 1937 v.1-n.65), constituyéndose la primera ruta suburbana y metropolitana del país. Esta ruta contaba con unos vagones de mayor tamaño y capacidad que fueron pintados de color amarillo, diferente al color rojo o verde correspondiente a los vagones del resto de las rutas de la ciudad, razón por la que se les llamó popularmente *canarios* (Acosta Agudelo 2001). Los vagones iniciales fueron comprados con motor de combustión interna comprados a la compañía Edwards Railway Motor Car Co., de Stanford (Carolina del Norte), aunque en 1927 se hizo la conversión de tracción por gasolina a eléctrica (Morrison, Los tranvías de Medellín 2008).

Imagen 11. Línea al municipio de Envigado



Fuente: (Vitztaz 2001)

El mismo año se inauguró una línea hasta la plaza del barrio Belén, con divisa de colores amarilla y roja, en el sur occidente y se dio al servicio un cruce entre las carreras Cundinamarca y Cúcuta, que buscaba descongestionar las carreras Palacé (50) y Bolívar (51). En 1927 se comenzaron los trabajos para una variante por la avenida Primero de Mayo entre Sucre y Bolivia, que buscaba separar las líneas Sucre y Manrique, situadas entre los parques de Bolívar y de Berrío. Esta construcción provocó reacciones en la ciudad, pues para realizarla se cortaron todas las palmas y ceibas de la avenida, alegando además que estaban “pasadas de moda” (*sic*), de igual forma la ciudadanía alegó que el tranvía entorpecería el tráfico y arriesgaría a las personas que se reunían con frecuencia en la esquina del edificio La Bastilla y el Teatro Junín. A pesar de las objeciones dicho ramal se inauguró el mismo año (HA, 1927 v.1-n.70).

Imagen 12. Línea Belén



Fuente: (Morrison 2008)²⁵

A finales de 1927 entró a funcionar la línea de El Salvador de 2,03 kilómetros, que unía a este barrio con la estación Cisneros y con la estación Villa, conectando así el sistema del tranvía con el Ferrocarril de Antioquia y, con éste, se conectaban además los municipios cercanos a la ciudad, lo que sería luego el área metropolitana, funcionando como tren de cercanías e interconectando todo el Valle de Aburrá (F. Botero 1996, 181-182).

Con respecto al Ferrocarril de Antioquia es importante anotar el profundo impacto que tuvo en la vinculación estrecha y rápida de todos los municipios del Valle de Aburrá e incluso al interior del mismo Medellín. Esto se debió a que en la construcción de las estaciones se siguió el ejemplo de los trenes suburbanos europeos, pues no sólo se construyeron las correspondientes a cada una de los municipios del Valle, sino que al interior de Medellín se pusieron en funcionamiento las estaciones Villa, Bosque, Acebedo, Poblado y Aguacatala; constituyéndose así en un nodo de desarrollo urbano e industrial alrededor de toda la línea férrea, pues se contaba con fácil acceso a todo el Valle de Aburrá por medio del tren o del tranvía²⁶.

En 1928 la empresa del tranvía había tenido un éxito inesperado, pues sus *productos*, es decir sus ingresos brutos, habían aumentado un 25% y un 40% en los dos años anteriores, generando un promedio bruto mensual, en 1927, de \$48.000 y en 1928 de \$60.000. El principal problema que enfrentaba era la insuficiencia de vagones para dar

²⁵ El tranvía pasa por un puente de hierro propio en esta ruta

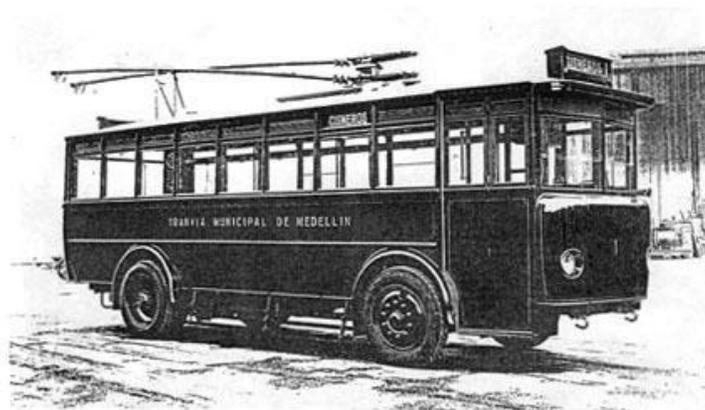
²⁶ Incluso, según el mismo Botero, ésta es una imagen preconfigurada y embrionaria de lo que hoy se puede identificar con la línea A del Metro de Medellín (F. Botero 1989, 115).

abasto con la demanda, pues sólo se contaban con 44 vagones para todas las rutas (HA, 1928 v.2-n.301). A pesar de este inconveniente, el coeficiente de gastos (gastos/producto bruto) era del 77,91%, que aunque no era tan bajo como el de Bogotá, 57% (Esquivel 1997, 57), permitía obtener ganancias suficientes para soportar el continuo crecimiento de la capacidad instalada del sistema.

Desde el punto de vista de la economía política involucrada en la fijación de tarifas, es interesante observar cómo no sólo su precio se mantuvo bajo, sino que su diseño coadyuvó a mantener una visión paternalista de la elite con respecto a los sectores populares, pues en sí misma no se configuró en una fuente de acumulación económica pero si garantizó un acceso masivo al sistema (Meny y Thoening 1992, 64-65).

En este sentido, la guía turística de Peyrat (Guía de Medellín y sus alrededores 1925) indicaba que todos los tranvías pasaban por el Parque de Berrío con una tarifa de cinco centavos y sin necesidad de cambiar de tiquete en los carros, lo que significaba que se podían hacer trasbordos de líneas sin costos adicionales; además, si se compara este valor con el del porte que había que pagar por enviar una carta de 15 gramos que era de treinta centavos o con un almuerzo económico de siete centavos en el famoso café El Árabe, el costo de utilización de servicio era bajo (Aguirre 1989, 15). Además, si se compraban talonarios de veinte tiquetes el precio unitario bajaba a tres centavos el viaje, lo que implicaba un importante ahorro para los obreros que utilizaban el servicio. De igual forma, para los estudiantes se expedían tiquetes especiales con un valor de dos centavos. Estos precios se mantuvieron durante toda la vida útil del tranvía de Medellín, desde 1919 hasta 1950.

Imagen 13. Trolleys en Medellín²⁷



Fuente: (Morrison 1999).

²⁷ Trolley No. 1 en la fábrica Ramsomes, Sims & Jefferies de Ipswich (Inglaterra)

En 1927, se encargaron los primeros trolleys para Medellín, con el fin de comenzar a operar una línea insólita y novedosa para la época que recorría desde el barrio Los Ángeles subiendo por la calle Cuba (59) hasta la carrera 43. Para tal fin, la Empresa del Tranvía Municipal compró dos vehículos a la firma Ramsomes, Sims & Jefferies de Ipswich (Inglaterra) (Morrison 1999). Estos trolleys necesitaban dos líneas de corriente eléctrica mientras los vagones del tranvía sólo utilizaban una, debido a que los rieles les servían de polo negativo y comenzaron a operar el 12 de octubre de 1929. El servicio también abrió una segunda línea que terminaba en el barrio La Toma al oriente de Medellín; en este barrio Coltejer construyó varias viviendas, muy cerca a la fábrica principal, para sus obreros (González 2008).

Imagen 14

Imagen 14. Buses trolley en Medellín (Línea Buenos Aires)



Fuente: (Viztaz 2001).

En 1929 el ingeniero suizo de apellido Bayer, quien era el Director Eléctrico del tranvía, transformó unos buses marca International, que previamente habían prestado el servicio al Ferrocarril de Antioquia cubriendo el trayecto entre Santiago y El Limón, para transportar pasajeros y carga mientras se terminaba el túnel de La quiebra A estos buses se les puso un motor eléctrico y se dieron al servicio en la ruta de buses trolley (Restrepo R. 2001).

Imagen 15. Trolley construido en Medellín (No. 5)



Fuente: (Morrison 1999)

Más adelante, en 1934, la Empresa del Tranvía Municipal comenzó a construir sus propios trolleys y, aunque el total de vehículos no superó los 9 buses, no deja de ser interesante no sólo por la complementariedad de los tipos de transportes, sino como una muestra de la iniciativa industrial de la ciudad.

Imagen 16. El Parque de Berrío (centro nodal del sistema)



Fuente: (Morrison 2008)

El centro nodal de las líneas del tranvía fue el Parque de Berrío, al que confluían de una u otra forma todas las rutas que se construyeron. Esta situación permitió que se entretijera una red radial de rutas, que conectaban el antiguo trazado vial de la ciudad con el nuevo que se encontraba en evolución en los nuevos barrios obreros de la ciudad.

Esta estructura convirtió al Parque de Berrío en el nodo espacial de Medellín y, aún hoy, se pueden identificar las calles que sirven de acceso a los principales barrios y que antes eran las rutas del tranvía.

La construcción de estas líneas estuvo íntimamente ligada con los intereses de los primeros grandes urbanizadores de Medellín, quienes desde el Concejo y la SMP promovieron activamente su construcción con el fin de conectar sus terrenos en la periferia de la ciudad con el centro y así poder valorizar sus tierras. Sin embargo, no se puede desconocer la enorme influencia que tuvieron los industriales de Medellín en este proceso, pues estaban interesados en vincular los barrios obreros con los centros industriales de la ciudad (Reyes 1996, 9).

En este sentido brindar al obrero la posibilidad de adquirir su propia vivienda era un asunto estratégico. Debido a que ésta se constituía en un lugar de permanencia para el obrero y para su familia, además, para la mentalidad de la época, la vivienda era un asunto “moralizante”, pues mantenía a la fuerza laboral alejada de la cantina y de los “peligros de la ciudad moderna” (Reyes 1996, 15). Era entonces la mejor manera de convertir al obrero en propietario y, de esta forma, apartarlo del naciente sindicalismo y de las ideas socialistas.

Por tal razón, no es de extrañarse que las primeras compañías urbanizadoras se dedicaran a construir vivienda obrera. Además, en muchas ocasiones los urbanizadores eran los mismos industriales y comerciantes, pues el negocio de la finca raíz en Medellín no siempre se configuró como un mercado independiente del resto de la economía sino como una forma de trasladar los excedentes económicos de la industria y del café. Así, la inversión en tierras y su posterior urbanización no eran entonces una fuente de acumulación central, sino una forma de control social que dependía de la dinámica general de la economía y respondía tanto a los ciclos comerciales como a los industriales de la ciudad (Botero, 1996, 224).

En términos del sentido latente y específico del diseño de un sistema de transportes en la ciudad, esta política pública fue eficiente (Muller 2006, 53). La ciudad logró construir y articular los barrios obreros con los centros industriales de la misma, al tiempo que se desarrolló un negocio inmobiliario que no sólo movilizó mano de obra a la construcción de la infraestructura requerida sino que logró cumplir con otras metas de control social implícitas en el diseño de esta política.

La pregunta que habría que resolver en futuras investigaciones sería sobre la población migrante a la ciudad que no estuvo incluida en este programa y que se vería excluida del crecimiento industrial. En otras palabras, cuáles fueron las contradicciones de esta

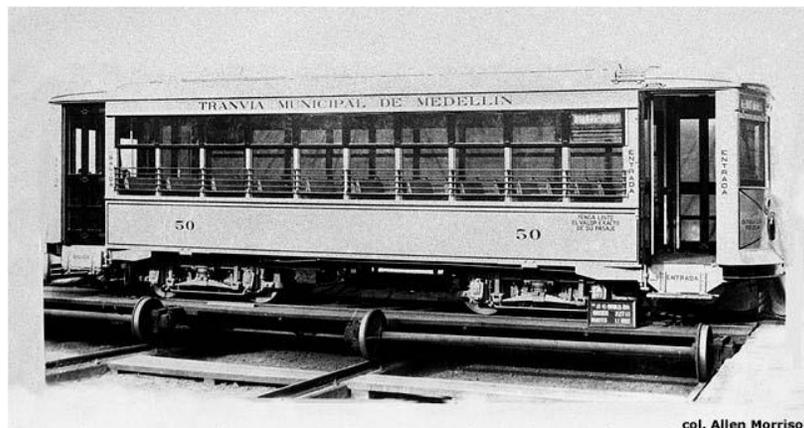
visión de Estado y de sociedad civil que nos dan cuenta de la coherencia del Estado como actor corporativo y su autonomía (Rueschemeyer y Evans 1985, 68-69).

V. Límites operativos y cumplimiento de metas: la Empresa del Tranvías Municipal

La Empresa de Tranvías Eléctricos se fundó en 1919 para comenzar a diseñar, construir y operar la primera línea de tranvías en la ciudad de Medellín. La empresa se reorganizó como la Empresa del Tranvía Municipal (ETM) en 1920 cuando inauguró sus operaciones. La obra del tranvía eléctrico se contrató en un principio con el arquitecto estadounidense Woeboken, quien sin haber visitado la ciudad elaboró los planos; posteriormente, el ingeniero B.F. Wood se encargó de su construcción e instalación. Ante el éxito de los trolleys del ingeniero Bayer, le encargó al ingeniero estadounidense Henry D. Macy y al técnico de Medellín Daniel Salazar el desarrollo completo de esta línea, quienes se encargaron también de armar los doce vagones de dos ejes tipo “Birney Safety Cars” adquiridos el 24 de junio de 1920, y despachados más adelante por la casa fabricante J. G. Brill de Filadelfia (F. Botero 2000, 362) y (Morrison, Los tranvías de Medellín 2008).

La trocha del tranvía (distancia entre rieles) era de 914 mm (36”) y, la ETM compraría 52 vagones adicionales tipo Birney en la década de 1920 (6 en 1923, 7 en 1924, 2 en 1925, 9 en 1926, 14 en 1927 y 14 en 1928), de los cuales se compraron 6 de 4 ejes en 1928 (Morrison, Los tranvías de Medellín 2008), lo que da cuenta del crecimiento de la red de tranvía y el aumento de su utilización durante esta década.

Imagen 17. Vagón de 4 ejes



Fuente: (Morrison 2008)²⁸

²⁸ La foto fue tomada en 1928 en la fábrica Brill antes de ser despachado el vagón para Medellín.

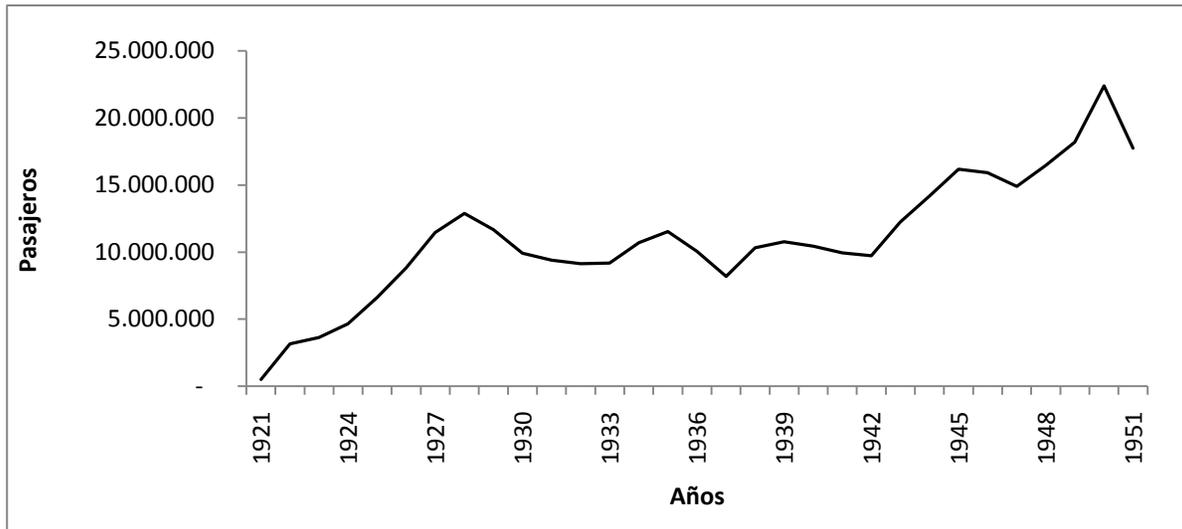
Las limitaciones técnicas hicieron que inicialmente este sistema de transporte masivo fuera el indicado, pues la utilización de medios alternativos, como los buses de gasolina, enfrentaban problemas estructurales graves, debido no sólo a los problemas mencionados con anterioridad, como el de alcantarillado, sino que implicaba la construcción de una red carretable, que para 1920 era casi inexistente y de muy alto costo.

Por otra parte, la construcción de las líneas del tranvía se hizo mediante rieles con un costo razonable y un mantenimiento más fácil de realizar, pues se contaba con la experiencia de la construcción y puesta en marcha del Ferrocarril de Antioquia. Además el superávit de energía que se logró con la puesta en funcionamiento de la central de Piedras Blancas añadió 1.000 kilovatios de capacidad a los cerca de 300 kilovatios con los que contaba Medellín. En 1932, cuando entró en operación la primera etapa del complejo Guadalupe se agregaron 10.000 kilovatios más y con la segunda etapa, a finales de la década de los cuarenta, otros 40.000 kilovatios, multiplicando por veinte la capacidad instalada de Medellín en el período comprendido entre 1921 y 1940. Además, en esta época el célebre ingeniero Horacio Toro Ochoa comenzó la promoción para la construcción del complejo hidroeléctrico de Riogrande que garantizaría 300.000 kilovatios más de energía al departamento, más que la capacidad instalada de todo el país, con el fin de soportar toda expansión industrial futura en Medellín y en Antioquia (F. Botero 2000, 375).

La red del tranvía en sus primeros años de servicio vio incrementado su nivel de utilización en la medida en que nuevas líneas se incorporaban al sistema, hasta nivelarse en una media de cerca de once millones de pasajeros anuales. En los últimos años de servicio su uso se incrementó notablemente hasta alcanzar su nivel máximo anual en 1950, un año antes de terminar su vida útil, de 22'379.000 pasajeros movilizados, cifra nada despreciable si se compara con la media anual de Bogotá, que se ubicaba en los 10,4 millones de pasajeros al año.

La principal fuente de utilización del sistema provenía de los barrios obreros en la zona nororiental de la ciudad, como Aranjuez y Manrique, y de la zona más vieja de la ciudad, Sucre y Buenos Aires, que eran los lugares donde existía una mayor concentración demográfica y en donde se ubicaba la mayor parte de la fuerza laboral de la industria.

Gráfica 1. Movimiento anual del tranvía municipal de Medellín

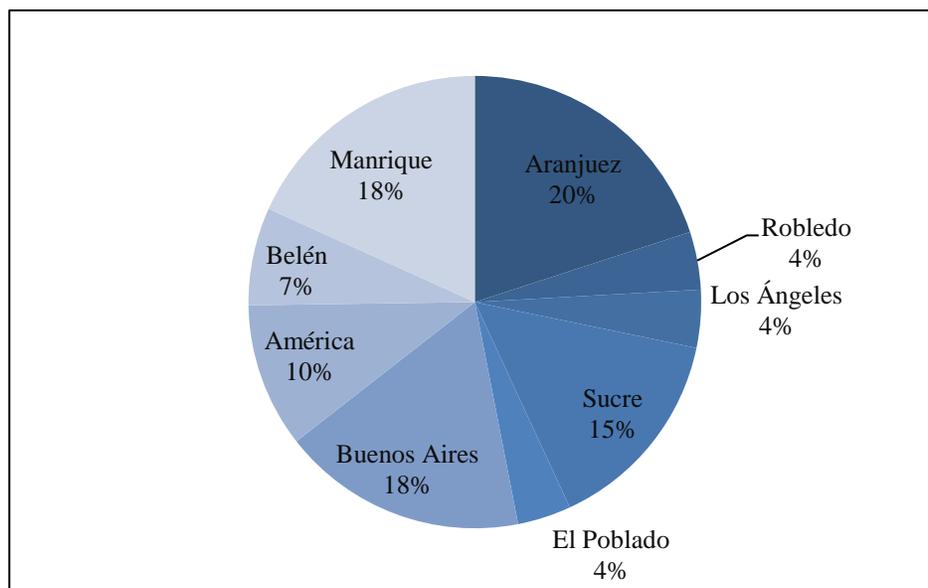


Fuente: (Reyes 1996, 24)

Otras zonas de la ciudad, como La América y Belén, tenían posibilidades geográficas mayores, pues ocupaban puntos estratégicos para el desarrollo urbano en el occidente del río Medellín. Sin embargo su ritmo de crecimiento demográfico era más lento, razón por la que el nivel de utilización del tranvía era menor que en las zonas más densamente pobladas del nororiente de la ciudad. El siguiente gráfico muestra el nivel de utilización del sistema por los diferentes barrios de la ciudad y, en éste se puede apreciar claramente cómo prima la utilización del sistema en el centro y nororiente de la ciudad, mientras que el occidente tiene una participación menor y el sur, principalmente El Poblado y Envigado, es el que tiene una utilización menor a los demás sectores.

A pesar de sus bondades iniciales, el tranvía poseía limitaciones estructurales en el largo plazo que lo hacían insostenible como principal medio de transporte masivo. La primera de estas limitaciones provenía de su capacidad limitada, pues se trataba de rutas de una sola vía con 'apartaderos de encuentro', lo que significaba que cuando se alcanzaba la saturación de la línea hubiese sido necesario duplicar o triplicar la infraestructura de rieles y vagones para suplir la demanda del servicio, situación imposible de realizar debido, primero, al alto costo que implicaba y, segundo, a que en determinadas zonas de la ciudad era imposible; pues como se ve en la imagen 9 el ancho de las vías del centro de Medellín no permitía construir más líneas que permitieran aumentar el flujo de los vagones del tranvía para suplir el aumento de la demanda (F. Botero 2000, 363).

Gráfica 2. Nivel de utilización diario (1938) en las principales rutas²⁹



Fuente: Botero, 2000, 364

Con respecto a esta última consideración hay que anotar que el uso de medios alternativos de transporte había aumentado en Medellín. Así, en 1927 existían 36 buses, al año siguiente aumentaron en 132 y para 1930 eran más de 500. Esta situación implicaba que en las vías principales, que eran por las que rodaba el tranvía, existía una fuerte competencia y había que tomar la decisión de utilizarlas para uno u otro medio, pues era imposible realizar el ensanche necesario para la convivencia de ambos sistemas.

En una carta escrita en 1940 por el dirigente antioqueño Enrique Mejía al urbanista Karl Brunner, se preguntaba sobre la opinión que tenía Brunner sobre el tranvía de Medellín, sin ocultar el apoyo que daba Mejía a este sistema. En la respuesta, que según Botero es un modelo de racionamiento sensato y bien sustentado, se arguye con sutileza y ponderación que el tranvía eléctrico de Medellín estaba condenado a desaparecer, en razón de la precaria red de calles estrechas del centro de la ciudad, cuya adecuación implicaba un esfuerzo económico demasiado alto para ser afrontado en aquel momento (F. Botero 1989, 116).

Brunner explicaba que dicha red había sido suficiente para albergar el sistema básico del tranvía, con un parque automotor relativamente pequeño durante el período comprendido entre 1920 y 1935, pero esta misma red era insuficiente para atender la demanda cada vez mayor de los años cuarenta. Por lo que se recomendaba fortalecer

²⁹ Se utiliza el año de 1938 como representativo, pues se encuentra en la media de utilización del sistema.

sistemas alternativos de transporte que suplieran este incremento en las necesidades de transporte de la ciudad (F. Botero 1989, 116).

Imagen 18. Tamaño de las calles centrales de Medellín (calle Bolívar)



Fuente: (Viztaz 2001)

Estas recomendaciones se vieron reflejadas en las decisiones adoptadas por el Concejo Municipal, quien mediante el acuerdo No. 34 del 26 de agosto de 1940 autorizó al alcalde de Medellín para establecer la empresa municipal de buses de transporte público urbano, con lo que se le dio la bendición definitiva a este sistema de transporte, mientras el tranvía comenzaba a desaparecer lentamente durante toda la década de los cuarenta, hasta que finalmente fue cerrada en 1951. Cabe anotar que algunos de los vagones del tranvía de Medellín fueron trasladados a la ciudad de Pereira, donde prestaron sus servicios durante varios años más (F. Botero 2000, 367).

En lo que tiene que ver con los aspectos sociales relacionados con el funcionamiento del tranvía en Medellín, es importante destacar que el servicio no fue objeto de las protestas populares en la primera mitad del siglo XX. Tan sólo se registra un incidente en una carta de Abadía Méndez a Mariano Ospina Pérez, en la que el primero de éstos comunicaba haber leído en los periódicos *El Colombiano* y *La Defensa* que la noticia del nombramiento de Ospina como gobernador se había recibido con alborozo, pese a unos problemas de orden público suscitados por los obreros de la construcción del Tranvía de Oriente, quienes se habían alzado contra la decisión y habían apedreado el despacho del gobernador Berrío, incitados por el opositor político de Ospina, Román Gómez (Duque 1985, 226).

Es importante destacar que a pesar de este alzamiento, la furia de los manifestantes fue dirigida contra el edificio de la gobernación y en ningún caso contra los vagones o las instalaciones del tranvía municipal. Además, como se verá en el siguiente apartado, los frecuentes problemas ocasionados por el proyecto del Tranvía de Oriente, hacían que cualquier contratiempo político afectara dicha empresa, pues se encontraban involucrados los intereses de los líderes políticos, de ambos partidos, de la época.

Una posible razón para explicar la posición de la ciudadanía frente a este medio de transporte, se puede encontrar en el origen mismo del sistema. Como se vio, excepto una breve intervención belga en el tranvía de sangre, sin mayor trascendencia para Medellín por el rápido fracaso de esta empresa, el servicio siempre fue propiedad del municipio de Medellín, mientras que en ciudades como Bogotá este servicio fue propiedad de capitales norteamericanos hasta 1910. Lo importante de esta razón no se encuentra en la propiedad misma de la empresa, sino en los fuertes sentimientos antiestadounidenses que se despertaron a raíz de la separación de Panamá en 1903 y de la firma del tratado Cortés-Root que ampliaba las concesiones hechas a los Estados Unidos, además de aceptar la pérdida vergonzosa de Panamá (Esquivel 1996, 27).

En otro sentido, el tranvía eléctrico de Medellín fue un proyecto planeado desde sus inicios para atender a la creciente demanda obrera por transporte y, todas sus líneas buscaban atender a los barrios populares y a los centros industriales de la ciudad, prestando un servicio importante a la consolidación del proceso industrial adelantado por la ciudad. En cambio, en Bogotá el servicio fue iniciado con una línea desde San Diego hacía el Norte, a lo largo de la carrera trece, hasta llegar al caserío de Chapinero. Esto daba, en sus inicios, un marcado corte elitista al tranvía en Bogotá, pues este caserío era el lugar de veraneo de los terratenientes y de la gente acomodada de la ciudad; además como cosa curiosa al “noventa por ciento de la población el tranvía le servía de *matadomingo* (Esquivel 1996, 25-28).

En el mismo sentido, el tranvía en Bogotá no movilizaba un mayor volumen de pasajeros como consecuencia de la industria (Esquivel 1997, 59), pues la mayoría de las empresas, como la cervecería Bavaria, tenían ubicados a sus trabajadores en residencias muy cercanas; incluso, las mismas empresas fomentaban la creación de barrios alrededor de las fábricas, mientras que en Medellín debían desplazarse desde sitios diferentes de la ciudad para acceder a los puestos de trabajo.

Los únicos percances que sufría el tranvía de Medellín se debían a los riesgos inherentes a su operación, como los descarrilamientos ocasionales de los vagones, sin víctimas en la mayoría de los casos (HA, 1927 v.1-n. 33); frecuentes ataques con piedras por parte de

gamines (sic) que tomaban represalias contra los motoristas a ser descubiertos cuando se colgaban de los vagones (HA, 1927 v.1-n.36); o choques entre vehículos particulares y el tranvía, ocasionas por el descuido o la imprudencia.

Uno de los mayores incidentes de que se tiene registro no provino de protestas populares, sino del choque ocurrido el 16 de julio de 1927 entre una locomotora del Ferrocarril de Antioquia y el tranvía que recorría la línea de La América. Este accidente fue ocasionado por un corte de la energía eléctrica que dejó parado al tranvía justo encima de los rieles; sin embargo “gracias a la rapidez y serenidad del maquinista Campillo, que disminuyó la velocidad de la locomotora” dando tiempo a que los vagones del tranvía fueran evacuados antes del “violentísimo choque”, el incidente no reportó víctimas (HA, 1927 v.1-n.33).

El otro accidente mayor que ocurrió fue el famoso incendio del Cobertizo del Tranvía municipal, provocado el 21 de julio de 1927 por las chispas originadas por el frenado de una locomotora del Ferrocarril de Antioquia, que prendieron fuego a unos empaques que habían sido descuidadamente arrojados cerca de los rieles, ocasionado graves pérdidas económicas en equipos, motores y vagones al tranvía (HA, 1927 v.1-n.36). Ninguno de estos incidentes provocó la detención del servicio en Medellín y se originaban por situaciones fortuitas y no por protestas populares, pues el servicio era muy apreciado por los habitantes de Medellín.

VI. El intento por replicar el modelo: la Empresa del Tranvía de Oriente

Gracias al éxito inicial y a la buena acogida que tuvo el tranvía en Medellín y su área de influencia directa, surgió la idea de realizar una red regional que interconectara el Valle de Aburrá con algunos municipios del Valle de Sajonia, en el oriente antioqueño. Siguiendo el desarrollo de esta idea, el jefe del partido conservador en Marinilla y el oriente antioqueño, Román Gómez, dio los primeros pasos legales para la constitución en 1923 de la Empresa del Tranvía de Oriente (ETO), considerada más que una vía de comunicación, una empresa de fomento regional.

El político Román Gómez juzgaba a esta obra como “redentora para todas las poblaciones del oriente antioqueño” (Duque 1985, 213), pues se suponía que debería reanimar sus maltrechas economías y traerlos de nuevo a una posición de primera línea tras la paulatina pérdida de importancia de estos municipios con respecto a Medellín. Incluso, se quería que esta línea se convirtiera, para los municipios del oriente antioqueño, en la forma de acceder al Magdalena (HA, 1928 v.2-n.312).

Este proyecto de un tranvía intermunicipal hizo parte del programa político conservador *municipalista* o romanista, el cual era apoyado por la administración del general Pedro Nel Ospina (1922-1926), que fortalecería la red de clientela conservadora en el oriente del departamento (Morales 2005). No obstante, como se verá en esta sección, la fuerte vinculación de los intereses políticos partidistas se convirtió en un lastre que causó el estancamiento y el fracaso del proyecto.

En marzo 1923, se inició en la Asamblea Departamental de Antioquia la discusión de este proyecto, presentado por los conservadores municipalistas José Miguel Jiménez Acevedo y Román Gómez, su jefe político y socio. El Proyecto de Ordenanza No. 10 de 1923 buscaba promover la construcción de tranvías intermunicipales para comunicar algunos centros urbanos del departamento con otros, mediante su conexión con un puerto sobre río navegable o con una estación férrea; el departamento se comprometería a subvencionar el 35% del valor total de la obra, pagado por kilómetro construido (Morales 2005).

Inicialmente el proyecto presentó dificultades, pero al ser aprobada la Ley 66 de 1963, mediante la cual la nación se comprometía a otorgar otra subvención del 35% del total de la obra una vez se construyeran dos kilómetros de la línea férrea, se garantizó el 70% del costo total y se pudo iniciar la constitución de la empresa que llevara a cabo la construcción y operación del sistema (Morales 2005).

El contrato de construcción de la línea del tranvía se presupuestó en un millón de pesos de oro (\$1'000.000) que deberían ser suficientes para tender los rieles desde Medellín hasta los diez municipios de la tabla 2, importar los carros y poner en marcha la obra. Este presupuesto se integraría en un 35% mediante subvenciones nacionales, otro 35% con subvenciones departamentales y el 30% restante se distribuirían entre los municipios del oriente, con un aporte de \$136.000 pesos de oro y Medellín, con \$164.000 pesos de oro. Los aportes, que realmente nunca se efectuaron, se deberían haber distribuido de la siguiente forma:

De igual forma, se convino que la contabilidad y los reglamentos de la construcción serían los mismos que tenían dichas empresas. La razón de esto era muy simple, pues las EPM poseían las condiciones técnicas para realizar más rápida y eficientemente el trabajo, debido a que tenían el personal preparado y adiestrado para la ejecución de este tipo de obras y, además, poseían la mayor parte de las herramientas indispensables para dicha construcción. En contraprestación, el municipio de Medellín, en cabeza de las EPM, sería “el dueño de la mayor parte de la obra” (Concejo de Medellín 1927, 6-7).

Tabla 4. Relación de los “aportes” de los municipios del oriente

Municipio	Aporte
La Ceja	\$ 30.000
Marinilla	\$ 20.000
Santuario	\$ 20.000
Cocorná	\$ 20.000
El Peñol	\$ 20.000
El Carmen	\$ 10.000
Guarne	\$ 5.000
San Carlos	\$ 5.000
Granada	\$ 5.000
Guatapé	\$ 1.000
Total	\$136.000

Fuente: (Concejo de Medellín 1927, 9)

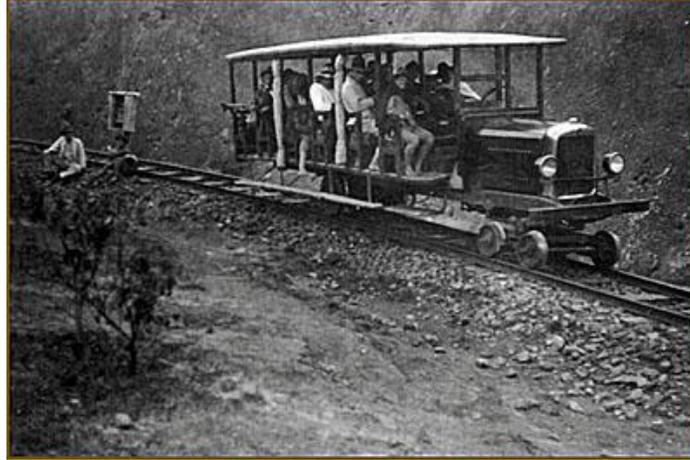
La construcción de esta línea se comenzó gracias al 70% correspondiente a las subvenciones, a un aporte gratuito que realizó el Ferrocarril de Antioquia en forma de rieles y, al aporte de Medellín, que se haría en calidad de préstamo a la ETO, pues su aporte al capital estaba representado en la inversión en mano de obra, equipos y en la experiencia. La composición accionaria se haría a una razón de \$1.000 por acción, correspondientes a las sumas que debería aportar cada municipio hasta completar un capital de \$300.000, equivalente al 30% del presupuesto de la obra que no era subvencionado por el departamento o por la nación.

El equipo rodante de la ETO estaba compuesto por cuatro carros-motores con capacidad de 36 pasajeros, diez carros-motores con capacidad de 25 pasajeros, cuatro vagones para carga con capacidad de siete toneladas, seis vagones para carga con capacidad de 3 toneladas, un vagón mixto con capacidad de once toneladas sobre plataforma y diez de remolque en la cordillera, adicionalmente la ETO contaba con dos carros remolque que se utilizaban en caso que fallara los carros-motores, con el fin de llegar a la próxima estación (Senado de la República 1931, 48).

A diferencia de los tranvías de Medellín que funcionaban con energía eléctrica, los de esta línea funcionaban por medio de unos vagones de gasolina, probablemente contruidos por Edwards Railway Motor Car Co. (Morrison, Los tranvías de Medellín 2008), que arrastraban unos pequeños carros de pasajeros y algunas plataformas de carga. Este tipo de vagones era el más apropiado para superar el primer tramo de la

línea, entre Medellín y el alto de La Sierra que tenía, como se verá más adelante, una fuerte pendiente.

Imagen 19. Vagón de gasolina del tranvía de oriente



Fuente: (Viztaz 2001)

El proyecto parecía contar con buenas oportunidades, pues el principal problema que presentaba eran los altos costos de operación que afrontaba, comparado con el tranvía en Medellín, por ser de gasolina y no eléctrico, se parecía solucionar con la utilización de las caídas de agua de los ríos El Buey y Piedras (HA, 1929 v.3-n.512). Desafortunadamente el tranvía de oriente nunca se electrificó, y por el contrario, en este momento surgió el primer escollo grave en la ejecución del proyecto, pues la Junta Departamental de Caminos resolvió que a partir del kilómetro 19 la ETO debería dejar espacio suficiente para construir una carretera de dos carriles para automóviles, lo que significaba la imposición de una futura fuente de competencia a la empresa (HA, 1928 v.2-n.266).

Román Gómez logró neutralizar por un tiempo la oposición con un fuerte discurso populista y regionalista, mediante el cual acusaba de “enemigos de la raza” a quienes se oponían al proyecto y, señalaba con frecuencia al centralismo político de ser el culpable del atraso de la comarca. El tranvía era presentado por él como de interés y beneficio para todos y, como hacía parte de un plan más amplio de mejora de la infraestructura, impulsado por Ospina, la oposición no logró articularse de manera efectiva aunque siempre se hacía sentir (Morales 2005).

Entre los años de 1926 y 1927 la obra se encontraba en plena ejecución y, el principal accionista era el municipio de Medellín, quien había construido y financiado buena parte de los 17 kilómetros realizados. Sin embargo, en estos años se comenzaron a oír las

primeras voces de desacuerdo al interior del Concejo de Medellín, pues se sostenía que el Tranvía de Oriente lesionaba de manera grave los intereses de la ciudad, en particular por las difusas cláusulas pactadas con respecto a los aportes que se debían realizar y a la composición accionaria de la ETO (Duque 1985, 224).

Imagen 20. Tranvía de Oriente (Vagón No. 15)



Tranvía de Oriente, Medellín - Colombia

Fuente: (Morrison 2008)

La ETO condicionó la devolución del aporte de Medellín, siempre que las EPM realizaran un préstamo adicional por \$500.000 pesos de oro, con la casa belga de Évraer Avenith de Amberes, para continuar con los trabajos necesarios, de los que se descontarían los \$164.00 que se adeudaban. Las EPM se negaron a realizar dicha transacción, en primer lugar porque implicaba aumentar el monto de la deuda y el riesgo, al ser éstas solidarias con el préstamo; segundo, porque los demás municipios socios del proyecto no realizaron los aportes necesarios que exigía en contrato; tercero, porque la redacción de la escritura de constitución de la ETO era vaga y confusa y, dejaba vacíos legales en los que estos municipios se podían apoyar para abstenerse del pago correspondiente al nuevo préstamo; y finalmente, como consecuencia de esta vaguedad en la escritura de constitución, Medellín podía ser considerado, a conveniencia de la ETO, o como socio o como prestamista, haciendo que su respaldo jurídico fuera bastante frágil (Concejo de Medellín 1927, 10-34).

Estas razones hacían que el negocio fuera altamente riesgoso a los intereses de Medellín. Sin embargo, se intentó infructuosamente, por cuatro ocasiones, de llegar a un acuerdo, terminando finalmente en una demanda civil contra la ETO por no exigir a los demás

municipios asociados el pago oportuno de los aportes y, se exigía la devolución del préstamo de \$164.000 que Medellín había realizado (HA, 1927 v.1-n.35).

Para agravar la ya delicada situación de la ETO, la fama de mal pagador que había adquirido gracias a sus continuos incumplimientos, provocó que sus valores, letras y documentos no tuvieran ningún valor en el mercado y sus deplorables finanzas provocaron serias dudas acerca del manejo que se le daba a la empresa, pues como se demostró en el Senado, ésta era rentable y parecía que la situación fuera fraudulenta (Senado de la República 1931, 38).

Para 1927 se habían construido alrededor de 40 kilómetros de la ruta, cubriendo los trayectos que iban desde Medellín hasta el alto de La Sierra en Guarne y algunos kilómetros hacia el municipio de Rionegro (HA, 1927, v.1-n.60). El primer trayecto poseía una pendiente máxima del 9,5% y una pendiente promedio del 6%, con una curvatura promedio de veinte metros por radio, lo que la convertía en una ruta difícil, sin embargo, el resto del trayecto poseía las especificaciones estándar de una línea de ferrocarril, con rieles de 45 libras, e incluso se llegó a proponer que se utilizaran locomotoras comunes para recorrer los trayectos que cubrían los municipios del oriente (Senado de la República 1931, 47-48).

Imagen 21. El tranvía de Oriente en el alto de La Sierra



Fuente: (Viztaz 2001).

Debido a la diferencia existente entre el trayecto Medellín-La Sierra y el resto de la ruta, se establecieron tarifas diferenciales, así en el primer trayecto se cobraba en primera clase \$0,2 ton/km, segunda clase tenía un valor de \$0,17 ton/km, en tercera el valor era de \$0.14 ton/km y, en cuarta era de \$0,10 ton/km. Después de La Sierra el valor era en

primera de \$0,10 ton/km, en segunda \$0,08, en tercera \$0,07 y en cuarta \$0,05, lo que da una idea muy clara de las dificultades de salir del Valle de Aburrá por dicha ruta (Senado de la República 1931, 47-48).

En los debates suscitados en el Senado por la situación financiera de la ETO, se demostró que la inversión realizada por la ETO era mínima, demandando cada vez más recursos de la nación y del departamento. Así, como se ve en la tabla 5, los primeros 49 kilómetros costaron \$1'585.469,95, de los que tan sólo \$7.056,48 fueron invertidos por la ETO.

Tabla 5. Costo de los primeros 49 Kms. del tranvía de oriente.

Entidad	Inversión
Departamento	\$ 558.413,47
Nación	\$ 980.000,00
Nación (adicional)	\$ 50.000,00
ETO	\$ 7.056,48
Total	\$ 1'595.469,95

Fuente: (Senado de la República 1931, 7).

Adicionalmente, la Nación debió aportar \$130.000 correspondientes a seis kilómetros necesarios para conectar al municipio de Rionegro con los corregimientos de la Ceja y San Antonio (Senado de la República 1931, 7). Por otra parte, las cuentas cobradas por la ETO a la Secretaría de Hacienda presentaban serias dudas, pues se hacían sin los correspondientes comprobantes o con vicios de forma (HA, 1928 v.2-n.263).

Además, después de una fuerte investigación por parte del Senado se encontraron resultados preocupantes para la Nación y el Departamento, pues los costos por trayecto iban en aumento, a pesar de haber superado los tramos más difíciles de la ruta.

Tabla 6. Detalle de los costos por trayectos

Trayecto kms.	Costo total	Costo promedio
1-6	\$ 81.952,54	\$13.658,76
7-16	\$ 91.376,92	\$ 9.137,69
17-19	\$ 42.111,66	\$ 14.037,22
20-24	\$ 124.135,93	\$ 24.827,18
25-34	\$ 368.536,50	\$ 36.853,65
35-41	\$ 350.202,02	\$ 50.028,85
42-45	\$ 537.154,38	\$ 67.144,36

Fuente: (Senado de la República 1931, 7)

Como se puede apreciar en la siguiente tabla, el costo promedio general de cada kilómetro construido en los primeros 49 kilómetros fue de \$ 32.560 de los que la ETO participó tan sólo con el 0,44% del valor, cantidad que no justificaba la situación financiera de la empresa, pues quedaba demostrado que su nivel de inversión era mínimo, mientras que las utilidades le correspondían en su totalidad a la ETO.

Además, varios técnicos y personas influyentes de la ciudad se ocupaban, desde las páginas de los periódicos de la ciudad, de predecir constantemente el fracaso de la obra, e incluso hasta procuraban, mediante incisivas editoriales, que este suceso se diera lo más rápido posible (HA, 1927 v.1-n.40). Finalmente, el municipio de Medellín abandonó sus intereses en esta empresa y, los municipios del oriente debieron continuarla solos, y aunque el Estado debió aportar \$2'815.211 pesos de oro adicionales, con los que se construyeron cerca de 56 kilómetros de rieles, la empresa no pudo superar nunca sus aparentes dificultades (Duque 1985, 225).

Tabla 7. Costo promedio por kilómetro construido

Entidad	Costo
Departamento	\$ 11.396,21
Nación	\$ 21.020,40
ETO	\$ 144
Total	\$ 32.560,61

Fuente: (Senado de la República 1931, 8).

Uno de los puntos más álgidos del debate fue la inclusión del municipio liberal de Rionegro, pues esto significó cuestionar la ruta original Medellín-Guarne-Marinilla, por una que recorría Medellín-Santa Elena-Rionegro-Marinilla. Esto significaba convertir a Rionegro en nodo de la ruta y reconocer de hecho su supremacía sobre Marinilla y demás municipios del Oriente (Morales 2005).

El trasfondo real de estos alegatos, demandas y dificultades eran las fuertes rencillas políticas en el oriente, que llevaron a que los liberales de Rionegro se opusieran furibundamente al proyecto, porque éste “parecía” que llegaría primero a Marinilla (fortín conservador) vía Guarne que a su municipio, lo que implicaba dejar de lado toda la zona rural de Santa Elena y Rionegro. Razones por las cuales nunca se realizaron los aportes y se condenó al fracaso esta obra (F. Botero 2000, 368).

Esta situación precipitó la construcción de la carretera Medellín-Santa Elena-Rionegro, que fue inaugurada en 1929, lo que aunado a la crisis de 1930 incidió de manera irremediable sobre la ruta regional y, aunque ésta funcionó a precariamente hasta finales de los años treinta, nunca logró sus objetivos y fue un fracaso económico. Tan sólo se construyeron rieles que iban desde Medellín, empalmando con la línea Manrique en el sitio conocido como Palos Verdes, hasta unos seis kilómetros al sur del municipio de Rionegro, vía La Ceja (F. Botero 2000, 368).

La empresa del Tranvía Intermunicipal por la Carretera de Oriente, el cual era el nombre oficial de la ETO, no pudo enfrentar estas difíciles situaciones, viéndose obligada a detener los trabajos de enriado y, paulatinamente sus activos fueron deteriorándose por falta de mantenimiento y reposición. Los usuarios fueron abandonando el servicio por considerarlo incómodo y lento frente al servicio de buses de escalera que transitaban la carretera por Santa Elena (Morales 2005).

VII. A manera de conclusión

El estudio de políticas públicas ofrece la posibilidad de estudiar los procesos sociales desde la perspectiva estatal-local. Desde las perspectivas analizadas, se ha podido ver cómo además de la visión tradicional del Estado como una arena de disputa de clases sociales o de grupos de interés que lo utilizan como un instrumento de dominación, es posible realizar un análisis de lo político a partir de la autonomía y capacidad del Estado para sobrepasar los límites constrictivos de clase para servir de paso a intereses más amplios de la sociedad.

Esto no implica una visión idílica del Estado y sus capacidades, por el contrario en el caso de Medellín en la primera mitad del siglo XX si bien pudo realizar un diseño de política pública concerniente a construcción de ciudad y de un sistema de transporte eficiente, esto se hizo sobre una base política profundamente excluyente y que tendría sus peores expresiones hacia la década de los cuarenta.

Lo que sí se puede percibir es una fuerte interrelación entre ciertas demandas sociales, los grupos de poder involucrados en el diseño de políticas públicas y la implementación de las mismas, al tiempo que se involucró en este proceso tanto la participación de técnicos expertos en estas áreas como el apoyo de la opinión pública que veía no sólo como útil este proceso sino que poseía un alto grado de pertenencia y cariño por el mismo (Weir y Skocpol 1985, 117).

BIBLIOGRAFÍA

A. Entrevistas:

Acosta Agudelo, Luisa, entrevista de Juan Santiago Correa R. *Conversaciones (usuaria del servicio desde 1919 hasta 1959)* Medellín, (10 al 13 de julio de 2001).

Arias de Greiff, Gustavo, entrevista de Juan Santiago Correa. *Conversaciones (Ingeniero experto en transportes)* Bogotá, (8 de julio de 2008).

Restrepo R., Hernán, entrevista de Juan Santiago Correa R. *Conversaciones (motorista de los tranvías de Medellín, San José (Costa Rica) y Pereira)* Medellín, (10 al 13 de julio de 2001).

B. Publicaciones seriadas:

1) Periódicos:

El Heraldo de Antioquia (HA)

1927:

- Vol. 1, N. 33, julio 18. Col. 5, p. 5
- Vol. 1, N. 34, julio 20. Col. 4-5, p. 8
- Vol. 1, N. 35, julio 21. Col. 4-5, p. 5
- Vol. 1, N. 40, julio 26. Col. 1, p. 5
- Vol. 1, N. 56, agosto 13. Col. 5-6, p. 2
- Vol. 1, N. 60, agosto 19. Col. 2-3, p. 1
- Vol. 1, N. 65, agosto 25. Col. 6, p. 9
- Vol. 1, N. 70, agosto 31. Col. 4-5, p. 5

1928:

- Vol. 2. N. 263, abril 24. Col. 5-6, p. 1 y 5
- Vol. 2. N. 266, abril 27. Col. 1, p. 5
- Vol. 2. N. 264, abril 25. Col. 1-4, p. 5
- Vol. 2. N. 301, junio 11. Col. 3-6, p. 11
- Vol. 2. N. 312, junio 25. Col. 4-5, p. 9

1929:

Vol. 3. N. 509, febrero 14. Col. 1, p. 1

Vol. 3. N. 512, febrero 18. Col 1-5, p. 10

2) Revistas

Botero, Fabio. «Lo que cuentan las calles de Medellín.», *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*, septiembre-diciembre 1989: 111-112.

Cammack, Paul. «Bringing the state back in?» *British Journal of Political Science* 19, n° 2 (April 1989): 261-290.

Correa, Juan Santiago. «Urban development and urban transport: the Medellín tramway, 1919-1950.» *Colombian Economic Journal* 1, n° 1 (2001): 59-94.

Echavarría, Juan Fernando. «El paso de los habitantes por el siglo XX.» *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*, septiembre-diciembre 1989: 72-80.

Esquivel, Ricardo. «Economía y transporte urbano en Bogotá (1884-1930).» *Memoria y Sociedad* 2, n° 4 (noviembre 1997): 39-61.

Esquivel, Ricardo. «Sociedad y transporte urbano en Bogotá (1865-1950).» *Memoria y Sociedad* 1, n° 2 (octubre 1996): 19-37.

Gil, Hernán. «Lo que va de la urbanización al urbanismo.» *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*, septiembre-diciembre 1989: 97-100.

C. Fuentes digitales

González, Stefanía. Medellín y el tranvía. 27 de marzo de 2008. fotografiando.blogspot.com/2008/03/medelln-y-el-tranva.html (último acceso: 10 de junio de 2008).

Jessop, Bob. «Bringing the State back-in (yet again): reviews, revisions, rejections and redirections.» *International Review of Sociology* (electronic version:

eprints.lancs.ac.uk/171/2/E-2001f_Aarhus.pdf (ultimo acceso: 10 de junio de 2008)) 11, n^o 2 (july 2001): 149-173.

Morales, Jorge Alberto. *Un tranvía intermunicipal para el oriente antioqueño: disputas políticas*. 1 de enero de 2005. www.accessmylibrary.com (último acceso: 10 de junio de 2008).

Morrison, Allen. *Los tranvías de Medellín*. 4 de enero de 2008. www.tramz.com/co/me/mes.html (último acceso: 9 de junio de 2008).

—. *Trolebuses pioneros en América Latina*. 27 de noviembre de 1999. www.tramz.com/tb/ps.html (último acceso: 9 de junio de 2008).

Ochoa, Lisandro. *Primer Tranvía de Medellín*. 2003. biblioteca-virtual-antioquia.udea.edu.co/pdf/15/15_61780358.pdf (último acceso: 10 de junio de 2008).

Viztaz, Fundación. *Medellín un siglo de historia*. 2001. www.viztaz.com (último acceso: 2001).

D. Libros

Aguirre, Marta Cecilia. «*Manrique Central: un barrio que nació con el tranvía*.» Medellín: Biblioteca Pública Piloto, 1989. 119.

Arango, Roberto. «Urbanización.» En *La ciudad: Medellín en su 5° cincuentenario de su fundación*, de Agapito Betancur, 233-237. Medellín: Bedout, 1925.

Arias de Greiff, Gustavo. *La mula de hierro*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1986.

Arizmendi Posada, Darío. *Medellín*. Medellín: Interprint, 1978.

Betancur, Agapito. «La ciudad: Medellín en su 5° cincuentenario de su fundación.» En *La ciudad: Medellín en su 5° cincuentenario de su fundación*, de Agapito Betancur, 7-109. Medellín: Bedout, 1925.

Botero, Fabio. *Cien años de la vida de Medellín*. Medellín: Universidad de Antioquia, 2000.

Botero, Fernando. *Medellín (1890-1950): Historia Urbana y juego de intereses*. Medellín: Universidad de Antioquia, 1996.

Bronx, Humberto. *Estudios históricos y crónicas de Medellín*. Medellín: Academia Antioqueña de Historia, 1970.

Concejo de Medellín. *La Empresa del Tranvía de Oriente y municipio de Medellín*. Medellín: Tipografía Industrial, 1927.

Correa, Juan Santiago. *Minería y comercio: las raíces de la elite antioqueña (1175-1810)*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2001.

—. *Territorio y poder: dinámicas de poblamiento en el valle de Aburrá, siglo XVII*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2004.

Duque, Luis. *Román Gómez: municipalismo y concordia nacional*. Bogotá: Cámara de Representantes, 1985.

Echeverri, Aquiles. *El Ferrocarril de Antioquia o el despertar de un pueblo*. Medellín: Academia Antioqueña de Historia, 1974.

Evans, Peter, Dietrich Rueschemeyer, y Theda Skocpol. «On the road toward a more adequate understanding of the State.» En *Bringing the state back in*, de Peter Evans, Dietrich Rueschemeyer y Theda (Eds) Skocpol, 347-365. New York: Cambridge University Press, 1985.

García Estrada, Rodrigo de J. *Sociedad de Mejoras públicas: cien años haciendo ciudad*. Bogotá: SMP-O.P. Gráficas, 1999.

Marín, Inés Elena. *Ricardo Olano: visionario de la ciudad colombiana (transcripción de las memorias de Ricardo Olano)*. Medellín: Fundación Cámara de Comercio para la Investigación y la Cultura, 1989.

Meny, Ives, y Jean-Claude Thoening. *Las políticas públicas*. Madrid: Ariel, 1992.

Muller, Pierre. *Las políticas públicas*. 2 ed. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2006.

Parsons, James. *La colonización antioqueña en el occidente de Colombia*. 4 ed. Bogotá: Banco de la República-El Áncora, 1997.

Peyrat, Jean. «Guía de Medellín y sus alrededores.» En *La ciudad: Medellín en su 5° cincuentenario de su fundación*, de Agapito Betancur, 266-271. Medellín: Bedout, 1925.

Piedrahita, Javier. *Documentos y estudios para la historia de Medellín*. Medellín: Imprenta Departamental, 1988.

Restrepo Uribe, Jorge. *Medellín: su origen, progreso y desarrollo*. Medellín: Sevigráficas, 1981.

Reyes, Catalina. *Aspectos de la vida social y cotidiana de Medellín (1890-1930)*. Bogotá: Colcultura, 1996.

Rodríguez, Jorge. «Habitantes de Medellín.» En *La ciudad: Medellín en su 5° cincuentenario de su fundación*, de Agapito Betancur, 173-181. Medellín: Bedout, 1925.

Roldán, Mary. *A sangre y fuego: la Violencia en Antioquia, 1946-1953*. Bogotá: ICANH-Fundación para la Ciencia y la Tecnología, 2003.

Rueschemeyer, Dietrich, y Peter Evans. «The State an economic transformation: toward an analysis of the conditions underlying effective intervention.» En *Bringing the State back in*, de Dietrich Rueschemeyer, Peter Evans y Theda Skocpol, 44-47. New York: Cambridge University Press, 1985.

Sandí, Seud. *Viajando sobre rieles en Costa Rica: el tranvía*. San José: Compañía Nacional de Fuerza y Luz, 2000.

Senado de la República. *Documentos sobre el tranvía-ferrocarril de oriente en el departamento de Antioquia*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1931.

Skocpol, Theda. «Bringing the State back in: strategies of analysis in current research.» En *Bringing the State back in*, de Dietrich Rueschemeyer, Peter Evans y Theda Skocpol, 3-43. New York: Cambridge University Press, 1985.

Toro, Constanza. *Los servicios públicos en Medellín*. Vol. 2, de *Historia de Medellín*, de Jorge Orlando Melo, 531-540. Medellín: Suramericana de Seguros, 1996.

Weir, Margaret, y Theda Skocpol. «State structures and possibilities for "Keynesian" responses to the Great Depression in Sweden, Britain and the United States.» En

Bringing the State back in, de Dietrich Rueschemeyer, Peter Evans y Theda Skocpol, 107-167. New York: Cambridge University Press, 1985.

White, Julián. «Obras públicas en Medellín en 1925.» En *La ciudad: Medellín en su 5º cincuentenario de su fundación*, de Agapito Betancur, 182-201. Medellín: Bedout, 1925.