

Colección
Los Caminos
de Hierro 6

Juan Santiago Correa R.



Transporte y desarrollo urbano en Colombia: los tranvías de Bogotá y Medellín



Colegio de Estudios
Superiores de Administración



**Colegio de Estudios
Superiores de Administración**

El Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA– es una entidad privada, sin ánimo de lucro, fundada en 1974 en Bogotá por un grupo de empresarios y figuras nacionales liderados por los doctores Carlos Lleras Restrepo y Hernán Echavarría Olózaga, con el apoyo del Instituto Colombiano de Administración –INCOLDA– y de la Asociación Nacional de Industriales –ANDI–.

Es una institución universitaria que aglutina a los miembros de su comunidad alrededor del propósito de formar profesionales de la Administración de Empresas, que a la vez sean líderes empresariales, mediante la transmisión de experiencias, conocimientos y valores.

Transporte y desarrollo urbano en Colombia: los tranvías de Bogotá y Medellín

Juan Santiago Correa R.

385.09861 / C824d 2012

Correa Restrepo, Juan Santiago. Transporte y desarrollo urbano en Colombia: los tranvías de Bogotá y Medellín / Juan Santiago Correa Restrepo. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA. Editorial CESA, 2017. 182p.

Colección: Caminos de Hierro.

Descriptores:

1. Transporte Ferroviario - Colombia. 2. Desarrollo Urbano - Bogotá (Colombia). 3. Desarrollo Urbano en Medellín (Colombia). (1919 - 1950).
4. Transporte Urbano- Política Pública. 5. Tranvías - Antioquia (Colombia)

© 2017 CESA - Colegio de Estudios Superiores de Administración

© 2017 Juan Santiago Correa Restrepo– [juansc@cesa.edu.co]

Orcid Id: orcid.org/0000-0003-3958-3701

Scopus Author ID: 56424018700

ISBN Físico: 978-958-8988-09-2

ISBN Digital: 978-958-8988-10-8

Editorial CESA

Casa Incolda

Diagonal 34a No 5a - 23

www.editorialcesa.com

www.cesa.edu.co

editorialcesa@cesa.edu.co

Grupo de Estudios en Administración

Línea de investigación en Administración

Proyecto: Empresas de transporte urbano y política pública

Código interno: 13009

Bogotá, D.C., febrero de 2017

Editorial: Editorial CESA

Corrección de estilo y diagramación: José Ignacio Curcio Penen

Imagen de portada: Punto de arranque en chapinero. Greñas 1885, p. 288.

Impresión: Imageprinting Ltda

Todos los derechos reservados. Esta obra no puede ser reproducida sin el permiso previo escrito.

Impreso y hecho en Colombia.

A mi familia
Una historia juntos

Contenido

Agradecimientos	15
Introducción	17
Política pública y desarrollo urbano: el tranvía de Bogotá	29
1. The Bogota City Railway Company (1884-1910)	40
2. La administración municipal (1910-1929)	61
3. La administración delegada (1929-1951)	87
Élites y transporte público: el tranvía de Medellín (1919-1950)	111
1. La transformación urbana de Medellín	115
2. Instituciones públicas y privadas en la ciudad	120
3. El desarrollo del sistema del tranvía municipal	127
4. El intento por replicar el modelo: la Empresa del Tranvía de Antioquia	146
Consideraciones finales	157
Bibliografía	167
Índice onomástico	177
Títulos de la Colección Caminos de Hierro	181

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1	Movimiento anual del tranvía municipal de Medellín	163
-----------	--	-----

Gráfica 2	Nivel de utilización diario (1938) en las principales rutas	164
-----------	---	-----

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1	Castillo Kopp	32
Imagen 2	Plaza de las Nieves	35
Imagen 3	Estación de la Sabana	38
Imagen 4	Estación de Chapinero	39
Imagen 5	Victorias en la Plaza de Nariño (San Victorino), 1887	41
Imagen 6	El Luna Park, década de 1920	42
Imagen 7	Carro No. 1 de la Bogota City Railway Co.	44
Imagen 8	Tranvías de tracción animal en la Plaza de Bolívar (sin fecha)	45
Imagen 9	Punto de arranque en Chapinero	47
Imagen 10	Camino a Chapinero delante de San Diego (1892)	48
Imagen 11	Cómo sube el tranvía de La Alameda por la calle 10	52
Imagen 12	Tarifas de servicios en la Empresa de Gilede	53
Imagen 13	Estación del tranvía en la Calle 26 con Caracas	55
Imagen 14	Boicot al tranvía en 1910, “chinos” emboladores ocupando carro detenido	58
Imagen 15	La línea del tranvía sobre la Plaza de Carnes (carrera 11 entre las calles 9 y 10)	61
Imagen 16	Fábrica Bavaria a comienzos del siglo XX (con la ruta del tranvía sobre la vía)	63
Imagen 17	Tendido de las vías del tranvía (1910)	65
Imagen 18	Alameda de eucaliptos en los alrededores del Parque del Centenario (1910)	67
Imagen 19	Línea del tranvía sobre la carrera 7. ^a con calle 4 (al frente de la casa del poeta Luis Vargas Tejada)	69

Imagen 20	Tranvía por la calle 13	71
Imagen 21	Línea del tranvía al frente del Palacio de los Presidentes (9 de abril de 1948)	104
Imagen 22	Vagón del tranvía incendiado	105
Imagen 23	Vagón averiado	106
Imagen 24	Bosque de la Independencia (hoy Jardín Botánico)	123
Imagen 25	Tranvía de sangre en el paraje de El Edén	129
Imagen 26	Promoción del tranvía	131
Imagen 27	Vagón de cuatro ejes	132
Imagen 28	Línea de La América	134
Imagen 29	Línea de Aranjuez, sobre la carrera Carabobo	135
Imagen 30	Vagón de pasajeros (Línea Sucre)	136
Imagen 31	Línea al municipio de Envigado	138
Imagen 32	Línea al Barrio Belén	139
Imagen 33	Trolleys en Medellín	142
Imagen 34	Bus trolley en Medellín (línea Buenos Aires)	142
Imagen 35	Trolley construido en Medellín (No. 5) en la línea de Los Ángeles	143
Imagen 36	El Parque de Berrío (centro nodal del sistema)	145
Imagen 37	Vagón de gasolina del tranvía de oriente	150
Imagen 38	Tranvía de Oriente (Vagón No. 15)	151
Imagen 39	El tranvía de Oriente en el alto de La Sierra	153
Imagen 40	Tamaño de las calles del centro de Medellín (calle Bolívar)	161
Imagen 41	El Tranvía eléctrico y la Estación Cisneros, la interconexión con el Ferrocarril	165

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1	Plano topográfico de Bogotá levantado por Carlos Clavijo en 1891 y reformado en 1894	33
Mapa 2	Ruta del tranvía (1884-1890)	46
Mapa 3	Rutas del tranvía (1890-1900)	49
Mapa 4	Rutas del tranvía (1900-1910)	54

Mapa 5	Rutas del Tranvía (1910-1920)	72
Mapa 6	Rutas del Tranvía (1920-1930)	77
Mapa 7	Rutas del tranvía (1940-1951)	102
Mapa 8	Transformación urbana de Medellín (1900-1930-1950)	117
Mapa 9	Líneas férreas en el valle de Aburrá durante su historia	140

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1	Resultados financieros (1914-1930)	97
Gráfica 2	Porcentaje de exportaciones de café a través de Buenaventura	101
Gráfica 3	Balanza comercial del puerto de Buenaventura	102

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	Instituciones bancarias en Bogotá (1870-1886)	31
Tabla 2	Cifras demográficas para Bogotá (1898-1950)	33
Tabla 3	Crecimiento del servicio del tranvía (1911-1929)	73
Tabla 4	Rendimientos del tranvía (1911-1929)	74
Tabla 5	Relación del producto bruto y de los gastos de explotación por pasajero (1911-1929)	78
Tabla 6	Capacidad del tranvía y utilización (1911-1930)	79
Tabla 7	Cambios en la administración (1920-1924)	81
Tabla 8	Relación de la operación respecto de la población (1929-1939)	90
Tabla 9	Costos laborales (1931-1939)	91
Tabla 10	Rendimiento financiero de la empresa (1929-1951)	92
Tabla 11	Comparativo de movilización de pasajeros entre buses y tranvía (1927-1951)	94

Tabla 12	Relación de buses registrados con respecto a los matriculados en cooperativas	95
Tabla 13	Cambio en el número de barrios por zonas entre 1938 y 1956	99
Tabla 14	Comparativo en la operación del tranvía, los trolleys y los buses (1949-1952)	107
Tabla 15	Importación de buses (1946-1954)	109
Tabla 16	Fundación de bancos en Antioquia	113
Tabla 17	Relaciones población/área en Medellín	117
Tabla 18	Relación de los aportes de los municipios del oriente	148
Tabla 19	Costo de los primeros 49 kms. del tranvía de oriente	153
Tabla 20	Detalle de los costos por trayectos	154
Tabla 21	Costo promedio por kilómetro construido	155

Agradecimientos

Siempre que pienso en los tranvías colombianos recuerdo a mi abuelo, Hernán Restrepo, quien con sus vibrantes relatos y lúcida memoria me introdujo al mundo de los rieles, siempre a través de cálidas anécdotas de su época como conductor en los tranvías de Medellín, de Pereira y de San José (Costa Rica), y luego como administrador en el Ferrocarril de Antioquia, así como las historias de su padre Julio Restrepo cuando era el médico del Ferrocarril de Antioquia. Así mismo, a mi abuela Luisa Acosta, que con sus recuerdos dotó de valiosa información el relato del funcionamiento diario del tranvía de Medellín en sus años de gloria.

De la misma manera, debo agradecer los aportes, comentarios y críticas desinteresadas de Mauricio Pérez Salazar, Ricardo Esquivel Triana, Carlos Dávila Ladrón de Guevara, Juan Camilo Rodríguez, Germán Mejía Pavony, Javier H. Murillo y Lina Calle. Sin ellos y su participación en diferentes momentos de este largo proceso seguramente no habiéramos llegado a esta estación de la ruta.

Debo agradecer de manera especial a Marianella Villamizar y a Santiago Jimeno, quienes como mis asistentes de investigación en el MBAi del CESA, fueron piezas claves en la reconstrucción de la historia del tranvía de Bogotá en el período 1910-1929.

Por supuesto, a Felipe Reyes y todas las personas involucradas en el proceso editorial por su trabajo siempre dedicado y comprometido.

Por último, a Carolina, Alejandro y Gabriel. Gracias por todo.

En todo caso, la responsabilidad por los aciertos y errores de este trabajo es solo mía.

Introducción

Las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX fueron testigos de una transformación del transporte urbano de pasajeros en Colombia. No obstante, a pesar de su importancia, no existen trabajos comparativos acerca de cómo ocurrió el proceso en las diferentes ciudades del país, su impacto, las empresas que se constituyeron y la relación de las élites con este proceso que parecía llevar a una forma de modernidad a los pequeños núcleos urbanos que coexistían con ritmos diferentes. Este libro marca el inicio de un recorrido en busca de explicaciones que trasciendan las historias locales (las cuales han primado casi sin excepción), y de patrones más amplios de transformación urbana a partir de los cambios en el transporte de pasajeros.

Hasta la aparición del tranvía, primero de tracción animal y luego eléctrico, las ciudades en Colombia eran caminables, y estaban organizadas alrededor de los centros políticos y económicos. No obstante, el crecimiento de las ciudades europeas y estadounidenses implicó una redefinición de la manera en que las personas se transportaban, y abrió al mismo tiempo la posibilidad de pensar en nuevas formas de ordenamiento urbano y social.

Estas transformaciones en la ordenación territorial de las ciudades obligó a los individuos que hacían parte del conjunto social a compartir algunos principios, criterios, intereses o predisposiciones que las hicieran viables. Por supuesto, tal situación no

abarcó la totalidad del conjunto social, ni llevó a los ciudadanos a compartir masivamente los modelos culturales o las soluciones a los problemas, pues las relaciones sociales suponen la convivencia de poderes asimétricos que actúan a través de las estructuras de poder.

Ante los problemas espaciales estos elementos cobran particular importancia, pues es alrededor del espacio que se articulan y organizan las posibles combinaciones de interacciones sociales y cobran sentido los modelos culturales. Así, el espacio no es solo un escenario de actuación sino que forma parte del intercambio social siendo, por tanto, protagonista de las diferentes problemáticas que se tejen a su alrededor, y parte vital en los procesos de negociación que resultan de la interacción de los distintos grupos en la estructura social y en los que se armonizan los objetivos.

De acuerdo con estos elementos, es necesario tener en cuenta las redes que se articulan alrededor de los procesos y su capacidad de actuar sobre el espacio, así como las dinámicas sociales que les permitieron introducir un cambio en las formas de transporte y, en últimas, en la decisión respecto del tipo de ciudad. Por supuesto, con el advenimiento de la Revolución Industrial el debate cambió, pues tanto el ferrocarril como el tranvía tuvieron sus orígenes en la industria del carbón, y su transformación fue consecuencia del advenimiento de la máquina a vapor que permitió reemplazar la tracción animal sobre rieles por una forma más eficiente y con mayor capacidad de carga y duración; evidentemente, también transformó el tamaño de la industria.

Uno de los primeros intentos por aplicar los principios de los rieles y las locomotoras al transporte urbano lo llevó a cabo John Mason en 1832 en Nueva York. La New York and Harlem Railroad Company fue concebida para conectar la proyectada estación del ferrocarril en Harlem con Albany en el Estado de Nueva York, pero rápidamente esta línea de carros de tracción animal se convirtió en un medio de transporte de pasajeros al interior de la ciudad. Dos años más tarde se realizó una iniciativa similar en Nueva Orleans, pero el desarrollo posterior fue lento, hasta que a mitad de siglo, gracias a la innovación introducida por Alphonse Loubat, se cambiaron los rieles que sobresalían del pavimento por una nueva

tecnología que permitía que quedaran al mismo nivel de los caminos, con lo cual el obstáculo que generaban quedaba eliminado, así como la incompatibilidad con otros tipos de transporte¹.

En Europa fueron más cautelosos al aceptar el nuevo sistema: los intentos de Loubat por introducir la nueva tecnología en París no tuvieron éxito, en gran parte debido a la actitud adoptada por la administración de la ciudad, que si bien lo autorizó en 1853 a experimentar, nunca permitió que se tendieran los rieles en el centro de París, rompiendo con ello la unidad del servicio y demorando su introducción en cerca de dos décadas. En Londres los intentos de George Francis en 1859 fueron recibidos con una fuerte oposición, debido a que eran rieles construidos por encima del camino, lo que generaba una diferencia que parecía insalvable con los medios tradicionales de transporte².

El primer tranvía eléctrico comercial se puso en funcionamiento en Cleveland (Estados Unidos) a mediados de 1884, aunque fue sujeto de críticas debido a que aún no estaba suficientemente desarrollado como para prestar un servicio confiable, además de ser costoso para el público, motivos que llevaron a la ciudad a discontinuar su uso un año después de la implementación.

Aunque a finales de la década de 1860 solo algunas de las más grandes ciudades del Reino Unido disponían de un servicio de tranvías, en la mayoría de los casos limitados a unas pocas líneas, a partir de las dos décadas siguientes varias ciudades intermedias contaban ya con múltiples líneas, y lo mismo ocurrió en el resto de Europa con igual o mayor intensidad. Mientras la mayor parte de las ciudades inglesas siguieron el patrón de conectar las ciudades mediante estaciones de tren, las europeas continentales introdujeron una innovación al crear rutas circulares que facilitaban el transporte interno entre las diferentes zonas urbanas³.

En general, para el caso europeo, las administraciones públicas crearon agencias encargadas de regular el sistema, pero la ope-

1 McKay, J. P. (1976). *Tramways and Trolleys: The Rise of Urban Mass Transport in Europe*. Princeton: Princeton University Press, pp. 13-14.

2 *Ibíd.*, p. 16.

3 *Ibíd.*, p. 18.

ración quedó en manos de la iniciativa privada mediante concesiones que establecían, entre otros, los límites y las condiciones de la operación, la velocidad, la seguridad, la distribución de los excedentes y la ampliación del servicio. En Inglaterra, a partir del Acta de Tranvías de 1870 el modelo era similar, pero con la diferencia de que las autoridades locales podían construir sistemas de tranvías con la obligación de arrendarlos a empresarios privados por términos que no superaran los veintiún años. En el caso de Estados Unidos estos se desarrollaron bajo franquicias en el marco de una legislación estatal⁴.

Entre 1886 y 1887 el sistema de tranvías en Europa movilizó 868 millones de pasajeros, siendo Inglaterra y Alemania los países donde se evidenció una mayor intensidad con 416,5 y 246,7 millones de pasajeros respectivamente. Cifra nada despreciable si se compara con el transporte ferroviario que para los mismos dos años movilizó en toda Europa 1.244,9 millones, de los cuales de nuevo Inglaterra y Alemania transportaron la mayor cantidad con 735,6 y 296,8 millones respectivamente. En general, este crecimiento se apoyó en una política de tarifas bajas que permitió una rápida expansión en el uso de servicio a las clases trabajadoras, que hasta el momento no podían costear otros medios de transporte como los carruajes⁵.

Para el caso inglés lo anterior se reforzó con la Cheap Trains Act de 1883, mediante la cual se fortaleció el desarrollo de trenes suburbanos que conectaran las áreas obreras con los centros de producción, de tal manera que se pudiera tener una solución de transporte barata al tiempo que se fortalecía la construcción inmobiliaria de vivienda obrera y crecía la población en los grandes centros urbanos, en particular en Londres⁶.

En 1883 Francia logró establecer tarifas diferenciadas para los obreros dado que hasta el momento su costo era prohibitivo. Sin embargo, el factor definitivo fue el incremento del costo de la vi-

4 Ibid., p. 19.

5 Ibid., pp. 22-23.

6 Capuzzo, P. (2003). Between Politics and Technology: Transport as a Factor of Mass Suburbanization in Europe, 1890-1939. En C. Dival, & W. Bond, *Suburbanizing the masses: public transport and urban development in historical perspective* (pp. 23-48). United Kingdom: Ashgate Publishing Ltd., p. 25.

vienda en el centro de París, lo que llevó a intensificar el proceso de reubicación de la población obrera y de la clase media, para lo cual el transporte férreo viabilizó el proceso de suburbanización generado como consecuencia del incremento del valor inmobiliario⁷.

Berlín y Glasgow siguieron un patrón similar, en el cual, además de la política industrial, se inició, de la mano con tarifas especiales, un proceso de implementación y de utilización de nuevos sistemas de transporte urbano que conectaran las recién creadas zonas obreras con los centros industriales. Sin embargo, no siempre siguieron el patrón de redes concéntricas sino que, en casos como el de Berlín, se desarrollaron anillos férreos (*Ringbahn*) que circunvalaban parte o la totalidad de la ciudad⁸.

Para el caso de Latinoamérica, Brasil comenzó a implementar el tranvía de tracción animal en 1850, y Rio de Janeiro fue la primera ciudad en adoptar la tecnología a vapor para el transporte urbano de pasajeros en 1872. En Santiago de Chile Walton Evans construyó la primera línea en 1858 mediante una concesión, con misma tecnología y carros similares a los utilizados en Nueva York⁹. A mediados del siglo XIX México era una ciudad de área relativamente compacta en la que, gracias a sus condiciones técnicas, se desarrolló inicialmente un sistema de tranvía de tracción animal que sirvió para complementar el servicio prestado por los ferrocarriles, y a partir de 1900 se implementó un sistema de tranvías eléctricos¹⁰. En general, la introducción de la energía eléctrica dinamizó el crecimiento y alcance de los tranvías en todo el mundo, en la medida que se volvieron más confiables y eficientes, y ampliaron la capacidad de movilización.

Historiográficamente la relación entre transporte y crecimiento económico y urbano ha sido ampliamente trabajada, en especial en el área de la historia económica y de la historia urbana, con un

7 Ibid., p. 25.

8 Ibid., p. 26.

9 Pires, H. F. (2012). *Imagens e História na Internet: Os Bondes, Patrimônio Brasileiro. Globalização, Inovação y Construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa. 1890-1930*. Barcelona.

10 Leidenberger, G. (2011). *La historia viaja en tranvía: el transporte público y la cultura política de la ciudad de México*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.

acento importante en los ferrocarriles, y de manera menos prolífica en el transporte público urbano (tranvías, trolleys y buses). En términos generales la literatura plantea una relación entre el transporte como un dinamizador del proceso de urbanización y como factor determinante en la localización y focalización de la industria, la vivienda y el comercio. En ese sentido, los trabajos de Mirás Araújo¹¹ sobre la definición urbana de La Coruña entre 1903 y 1962 y su relación con el desarrollo del tranvía, y el texto de Tennet¹², quien analiza la construcción y operación del sistema de tranvías de York entre 1909 y 1934, desde una perspectiva de estrategia corporativa basada en recursos.

Tal vez uno de los trabajos más completos sobre la relación entre crecimiento urbano y transporte público se encuentra en el volumen compilado por Divall y Bond¹³, en el cual se señalan varios casos de estudio que demuestran el papel del transporte público urbano en el fortalecimiento de la suburbanización en el Reino Unido, y la relación de este fenómeno con la localización de la vivienda obrera y de las zonas industriales. Desde la perspectiva del cambio tecnológico la mayor parte de la literatura gira en torno al trabajo clásico de McKay¹⁴, en el que se discute cómo la introducción de la energía eléctrica en el servicio de transporte público sirvió de catalizador para la expansión suburbana, aunque, como expone Tennet¹⁵, no logra explicar las razones de la desaparición de esta industria para la década de 1950 en la mayor parte de Europa.

Los trabajos de Schmucki¹⁶ analizan la relación entre género y transporte urbano en Alemania después de 1945, retando los

11 Mirás Araújo, J. (2005). The Spanish tramway as a vehicle of urban shaping: La Coruña, 1903-1962. *Journal of Transport History*, 26(7), 20-37.

12 Tennet, K. (2013). Management and competitive advantage in the public transport industry: York Corporation Tramways (1909-1934). *BAM 2013 Conference Proceedings*, (pp. 1-28). London. Recuperado el 21 de abril de 2014, de <http://www.bam.ac.uk/>.

13 Divall, C., & Bond, W. (Edits.) (2003). *Suburbanizing the Masses: Public Transport and Urban Development in Historical Perspective*. United Kingdom: Ashgate Publishing Ltd.

14 McKay. Ob. cit.

15 Tennet. Ob. cit.

16 Schmucki, B. (2002). On the trams: women, men and urban public transport in Germany. *Journal of Transport History*, 23(1), 60-72; Íd. (2010).

conceptos preconcebidos de la relación de género, y la dicotomía entre lo público y lo privado, así como la conceptualización del transporte público como un espacio socialmente construido.

En el ámbito latinoamericano se destaca el trabajo de Leidenberger¹⁷ sobre el transporte público y la cultura política en la ciudad de México, en el cual, a través del tranvía, muestra las tensiones políticas y la construcción de ciudad y de Estado en México durante la primera mitad del siglo XX, en el cual prevalecieron los intereses de los transportistas y una regulación más bien frágil y altamente politizada.

El texto clásico de Jaramillo y Parias¹⁸, basado en la información financiera de la empresa, muestra el desarrollo del tranvía en Bogotá, con particular énfasis en el período 1929-1951. A partir de esa información los autores analizan el cambio de los patrones de desarrollo del sistema de transporte del tranvía a uno más flexible, pero más politizado y menos organizado: la red de transportadores de buses urbanos.

En ese mismo sentido, Esquivel¹⁹ analiza en sus textos la creación y el desarrollo del sistema de tranvías en Bogotá y el impacto del 9 de abril de 1948; el autor analiza cómo el tranvía se expandió por Bogotá, y presenta unas primeras aproximaciones a las razones por las cuales fue reemplazado por un sistema de buses como medio principal de transporte en la ciudad.

Montezuma²⁰ presenta en un análisis muy sólido de la relación entre la construcción de la red del tranvía en Bogotá y el cambio

Fashion and technological change: tramways in Germany after 1945. *Journal of Transport History*, 31(2), 1-24.

- 17 Leidenberger, G. (2011). *La historia viaja en tranvía: el transporte público y la cultura política de la ciudad de México*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- 18 Jaramillo, S., & Parias, A. (1995). *Vida, pasión y muerte del tranvía en Bogotá*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- 19 Esquivel, R. (1996). Sociedad y transporte urbano en Bogotá, 1865-1950. *Memoria y Sociedad*, 1(2), 19-37; Íd. (1997). Economía y transporte urbano en Bogotá, 1884-1930. *Memoria y Sociedad*, 2(4), 39-61.
- 20 Montezuma, R. (Ed.). (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades*. Bogotá: Veeduría Distrital-INJAVIU-El Tiempo; Íd. (2008). *La ciudad del tranvía, 1880-1920*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario.

en los patrones de crecimiento urbano sostenidos desde la Colonia. Gracias a sus investigaciones es posible evidenciar el cambio a la ciudad lineal, y sus implicaciones sociales y económicas.

Con respecto a la relación entre desarrollo urbano y sistemas férreos (trenes y tranvías) en Bogotá, en su trabajo Ojeda²¹ estudia los cambios en la estructura morfológica urbana y la introducción de nuevas tecnologías de transporte, al tiempo que evalúa las consecuencias en los cambios de las dinámicas sociales y culturales generados por lo que ella denomina las manifestaciones de la modernidad en la ciudad.

En su trabajo Duquino²² propone una revisión de las relaciones entre los cambios ocurridos en el modo de producción de lo que él denomina capitalismo comercial fundado en el modelo rural/agrícola al capitalismo industrial que se expresa en su texto en el modelo urbano/industrial en Bogotá en las primeras décadas del siglo XX. Para el autor el tranvía se convirtió en un mecanismo de exclusión al favorecer la valorización de las tierras de las élites al norte de Bogotá, en el eje hacia Chapinero, sobre rutas que eran necesarias al sur de la ciudad.

Pereira Fernández²³ propone un análisis de la participación de los sectores populares en los festejos bogotanos del primer centenario de la Independencia, en particular los hechos ocurridos el 20 de julio de 1910 y el boicot al tranvía, buscando dilucidar cómo se articularon los sectores subalternos a las élites durante la conmemoración de esa fecha, y frente a la compañía estadounidense del tranvía en Bogotá.

Para el caso de Bogotá los trabajos mencionados, así como las investigaciones de grado a nivel de maestría, se han concentrado desde diferentes perspectivas en el impacto del transporte sobre

21 Ojeda Zabala, N. I. (diciembre de 2007). El ferrocarril y la estructura lineal, Bogotá, 1899-1938. *Revista de Arquitectura* (9).

22 Duquino Rojas, L. G. (2010). Tránsito de la sociedad rural agrícola a la sociedad urbana industrial en Bogotá durante las primeras décadas del siglo XX. *Perspectiva Geográfica*, 15, 61-84.

23 Pereira Fernández, A. (2011). Cachacos y guaches: la plebe en los festejos bogotanos del 20 de julio de 1910. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 38(1), 79-108.

el modelo de ciudad. No obstante, la mayoría de ellas presenta un análisis limitado de la operación empresarial y de la relación de las élites con el modelo de desarrollo del transporte en la ciudad.

Para Medellín la literatura secundaria es menor y usualmente inserta en historias más amplias del desarrollo urbano de la ciudad. No obstante, los trabajos de Piedrahita²⁴, Gil²⁵, Aguirre²⁶, Marín²⁷, Fabio Botero²⁸, Fernando Botero²⁹; Ochoa³⁰, Márquez Estrada³¹, Alzate³² y Correa³³, permite abordar desde diferentes perspectivas la historia de este medio de transporte en la ciudad.

-
- 24 Piedrahita, J. (1988). *Documentos y estudios para la historia de Medellín*. Medellín: Imprenta Departamental.
 - 25 Gil, H. (septiembre-diciembre de 1989). Lo que va de la urbanización al urbanismo. *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*, 97-100.
 - 26 Aguirre, M. C. (1989). Manrique Central: un barrio que nació con el tranvía. Medellín: Biblioteca Pública Piloto.
 - 27 Marín, I. E. (1989). *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.
 - 28 Botero, F. (septiembre-diciembre de 1989). Lo que cuentan las calles de Medellín. *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*, 111-112; Íd. (2000). *Cien años de la vida de Medellín*. Medellín: Universidad de Antioquia.
 - 29 Botero, F. (1996). *Medellín (1890-1950): Historia Urbana y juego de intereses*. Medellín: Universidad de Antioquia.
 - 30 Ochoa, L. (2003). *Primer Tranvía de Medellín*. Recuperado el 10 de junio de 2008, de Universidad de Antioquia (Biblioteca Virtual): biblioteca-virtual-antioquia.udea.edu.co/pdf/15/15_61780358.pdf.
 - 31 Márquez Estrada, J. W. (2011). Modernización sobre rieles. El Ferrocarril de Barranquilla y el Tranvía Eléctrico de Medellín. Dos obras de gran Impacto en el proceso de construcción de ciudad: 1870-1955. *Memorias* (15), 126-169; Íd. (enero-junio de 2012). El tranvía eléctrico de Medellín (Colombia) y su aporte al proceso de modernización urbana: 1920-1951. *Historelo*, 4(7), 131-155.
 - 32 Alzate Alzate, J. D. (2012). Medios de transporte, accidentes de tránsito y legislación en Medellín (Colombia) durante las tres primeras décadas del siglo XX. *Historelo*, 4(8), 209-238.
 - 33 Correa, J. S. (2001). *Minería y comercio: las raíces de la élite antioqueña (1175-1810)*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia; Íd. (2012). *Los caminos de hierro: Ferrocarriles y tranvías en Antioquia* (2ª ed.). Bogotá: Editorial CESA.

Transporte y desarrollo urbano en Colombia: los tranvías de Bogotá y Medellín es el sexto libro de la colección *Los caminos de hierro*³⁴ y el primero después de una larga pausa de cuatro años. Este trabajo retoma un tema que se propuso en el libro sobre el desarrollo ferroviario y tranviario en Antioquia, y la manera como este último tuvo un impacto sobre las ciudades colombianas a finales del siglo XIX y la primera mitad del XX. En desarrollo de esta idea se plantea, entonces, un análisis sobre las visiones de ciudad que se tejieron a partir del desarrollo de los tranvías de Bogotá y Medellín, y que permite evidenciar en sus resultados las razones por las cuales las dos ciudades siguen modelos de desarrollo diferentes.

Este libro da una visión más amplia del desarrollo de los tranvías en Bogotá y Medellín, evidenciando la relación entre los sistemas de transportes y el desarrollo urbano, y entre los diferentes actores sociales que interactúan en el proceso. Así mismo, el análisis se concentra en el papel de los empresarios y del Estado como actores locales en la construcción de ciudad y como reguladores de la vida en común. En ese sentido, para el caso de Bogotá y Medellín, poderosos sectores de la élite local cooptaron los mecanismos de poder para desarrollar un programa político y social específico, aunque diferente en cada ciudad. De manera puntual se quiere poner de presente la dimensión local del Estado en la definición de las políticas públicas, y las redes de poder que se articularon alrededor de los proyectos de desarrollo.

El texto se divide en dos grandes partes y un apartado de consideraciones finales. En la primera parte se analiza el desarrollo del tranvía en Bogotá, desde el momento en que comenzó como una empresa estadounidense hasta su final en 1951, y se divide en tres secciones: en la primera se estudia la implementación del tranvía de tracción animal en la ciudad hasta los eventos del boicot contra la empresa estadounidense ocurrido con ocasión de la celebración del primer centenario de la Independencia; en la segunda se analiza el proceso de administración y ampliación del sistema

34 Junto con los textos acerca de los ferrocarriles en Antioquia, Panamá, Bolívar, Santander y Cauca.

mediante la administración municipal del tranvía hasta 1929, y en la tercera, se reseñan los cambios que llevaron a un esquema de administración delegada hasta la desaparición del tranvía en 1951.

En la segunda parte se estudia el desarrollo del tranvía en Medellín, la relación con los estamentos de poder locales y los intentos posteriores por replicar el sistema, para lo cual se divide en cuatro secciones: en la primera se analiza la transformación urbana de Medellín y los requerimientos que llevaron a la implementación de un sistema de transporte tranviario; la segunda estudia la relación entre los intereses públicos y privados en la construcción de ciudad; en la tercera se evalúa el desarrollo del sistema de tranvías en la ciudad, y en la cuarta se revisan las razones por las cuales los intentos por replicar el modelo no fueron exitosos.

Política pública y desarrollo urbano: el tranvía de Bogotá

Desde la Colonia Bogotá se configuró como el principal centro de poder político y eclesiástico y sede de los más importantes centros educativos, lo que permitió desde muy temprano el desarrollo de una poderosa élite que no solo se proyectó sobre los asuntos internos de la ciudad, sino que tuvo una injerencia significativa en los asuntos del resto del territorio³⁵.

Para comienzos del siglo XX la organización urbana de Bogotá, heredada en muchos aspectos de la ciudad colonial, estaba distribuida en forma de damero estructurado a partir de un centro religioso y político, con una especialización del poder que irradiaba desde estos centros hacia la periferia, sus vías eran estrechas y empedradas favoreciendo la movilidad peatonal, con una fuerte jerarquización del espacio, casas con balcones, pilas de aguas, etc., y durante todo el siglo XIX mantuvo la división administrativa por parroquias³⁶. Esto no implicaba un escenario urbano estáti-

35 Romero, C. A. (1994). La banca privada en Bogotá (1870-1922). En F. Sánchez, *Ensayos de historia monetaria y bancaria de Colombia* (pp. 267-304). Bogotá: Tercer Mundo, p. 267.

36 En 1891 Bogotá estaba dividida administrativamente en ocho parroquias: Las Cruces, Santa Bárbara, Egipto, San Pedro, San Pablo, Las Aguas, Las

co, por el contrario, la ciudad de comienzos del siglo vio cambios profundos en los servicios, la población, la dotación urbana y la movilidad, entre otros aspectos.

La élite colonial se proyectó a lo largo del siglo XIX, consolidándose en actividades como la ganadería, la agricultura comercial, en especial las haciendas cafeteras, y la producción de papa, maíz, frutas y cereales. Las casas comerciales se dedicaron a la importación de diversos bienes, y algunas ampliaron sus operaciones de crédito a través de giros con letras de cambio a las principales mercados del mundo³⁷.

Uno de los aspectos que marcó este fortalecimiento económico fue la consolidación de un sector bancario hacia las últimas tres décadas del siglo XIX. En ese sentido, en la década de 1870 la élite comercial y ganadera de la ciudad aprovechó las oportunidades que ofrecía la legislación bancaria promulgada durante el Radicalismo para crear un sistema bancario local que estuvo estrechamente vinculado con el comercio local y que sirvió de intermediario con el comercio internacional³⁸.

El primer banco fundado en el país fue el Banco de Bogotá en 1871. En su primer año de funcionamiento manejó las cuentas del Tesoro y fue el agente fiscal del gobierno por los siguientes diez años; además, el gobierno usó los billetes del banco para pagar sus acreencias y la nómina oficial³⁹.

El éxito del Banco de Bogotá motivó a otros inversionistas a incursionar en el negocio bancario. El Banco de Colombia fue establecido en Bogotá en 1874 y tres años después se fundó el

Nieves y San Victorino. A comienzos del siglo XX cambió su denominación a barrios; cfr. Baquero Mora, J. I. (2009). *Tranvía Municipal de Bogotá. Desarrollo y transición al sistema de buses municipal, 1884-1951* (tesis). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, pp. 41-42; Acosta Rosas, J. H., & Baquero Mora, J. I. (2007). *El tranvía en Bogotá: rutas y destinos (1884-1851)*. Bogotá: Imprenta Distrital, p. 9.

37 Romero. Ob cit., p. 269.

38 Ídem.

39 Echeverri, L. M. (1991). *Free banking in Colombia, 1865-1886*. Ph. D. diss., University of Georgia, pp. 31-32; Lleras, C. (1990). *La economía colombiana desde sus orígenes hasta la crisis de 1929*. Bogotá: Archivo Cultural Editores, p. 116.

Banco Popular, el cual se especializó en préstamos por debajo de los \$200. Estos tres bancos sirvieron para ampliar el crédito no solo en Bogotá y el Estado Soberano de Cundinamarca, sino en los Estados de Boyacá, Tolima y Santander⁴⁰.

TABLA I
INSTITUCIONES BANCARIAS EN BOGOTÁ (1870-1886)

Nombre	Fundación	Capital inicial (\$)
Banco de Bogotá	1870	235.000
Caja de Propietarios	1872	160.000
Banco de Colombia	1875	181.400
Banco Popular	1877	155.000
Banco de la Unión	1881	24.842
Banco de Cundinamarca	1881	22.000
Banco Hipotecario	n.d.	202.350
Banco Prendario	n.d.	38.640
Banco de Zipaquirá	1881	n.d.
Banco de Crédito Hipotecario	1883	400.000
Banco Internacional	1885	57.200

Fuente: Romero, 1994, p. 276.

Las tasas de interés estables y bajas, y la cobertura de los principales bancos bogotanos sobre las operaciones de depósito, permitieron ganar la confianza del público y obtener un impacto favorable sobre la ampliación del crédito de corto y largo plazo, lo cual benefició a un número importante de comerciantes locales. Gracias a un escenario de mayor acceso al crédito y mejores posibilidades de apalancamiento financiero, al final del siglo XIX y comienzos del XX se comenzaron a fundar empresas industriales que generaron, como se verá más adelante, una nueva dinámica al desarrollo urbano.

Un ejemplo claro de este proceso fue la fundación de Bavaria en 1891, por Leo S. Kopp, y el impacto que tuvo para el barrio La Perseverancia (conocido en ocasiones como Bavaria o Unión Obrera). Otro ejemplo fue la fundación de la fábrica de vidrios

40 Echeverri. Ob. cit., p. 33.

Fenicia en 1896, que tuvo dos efectos principales: la reducción del costo de la fabricación de botellas frente al valor de las importadas, lo cual sería aprovechado ampliamente por Bavaria, y cierto impacto arquitectónico en algunos barrios por la producción de vidrio plano⁴¹.

IMAGEN I
CASTILLO KOPP



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá, Archivo José Vicente Ortega Ricaurte (JVOR).

Como consecuencia de este fortalecimiento como centro político y económico se evidenció un crecimiento demográfico de la ciudad. A finales del siglo XIX la población de Bogotá era aproximadamente de 78.000 habitantes en cerca de 203 hectáreas, y a comienzos del siglo XX llegó a 86.328 habitantes distribuidos en 320 hectáreas. El siguiente Tabla muestra que la mayor parte de este crecimiento se explica por la migración hacia un centro urbano dinámico, más que por la tasa vegetativa de crecimiento que se mantuvo relativamente baja comparada con una tasa de crecimiento poblacional que osciló entre el 4 y el 5% para la primera mitad del siglo XX.

41 Fenicia fue comprada por Bavaria y modernizada y reorganizada por Leo S. Kopp, cfr. Zambrano, F. (2007). *Historia de Bogotá siglo XX* (Vol. 3). Bogotá: Villegas Editores., p. 150; Montezuma. *La ciudad del tranvía, 1880-1920*, cit., pp. 44-45.

TABLA 2
CIFRAS DEMOGRÁFICAS PARA BOGOTÁ (1898-1950)

Año	Número de habitantes	Nacimientos	Defunciones	Tasa vegetativa de crecimiento (%)
1898	78.000			-
1907	86.328	3.566	2.857	0,82
1912	121.257			-
1913	124.780			
1914	128.406			-
1918	143.994			-
1919	150.099	4.568	1.582	1,99
1920	156.463	4.694	4.104	0,38
1921	163.097	4.910	4.024	0,54
1922	170.012	5.437	4.219	0,72
1923	177.221	5.775	1.299	2,53
1924	184.735	5.919	4.404	0,82
1925	192.568	6.103	4.476	0,84
1926	200.733	6.424	4.966	0,73
1927	209.244	6.708	4.892	0,87
1928	218.116	7.037	4.848	1,00
1929	227.364	7.172	5.043	0,94
1930	237.004	6.927	4.989	0,82
1931	247.053	7.607	5.710	0,77
1932	257.528	7.578	5.591	0,77
1933	268.447	8.747	6.684	0,77
1934	279.829	8.982	6.168	1,01
1935	291.694	9.281	6.441	0,97
1936	304.062	9.883	7.229	0,87
1937	316.954	10.612	7.446	1,00
1938	330.312	10.425	7.422	0,91
1939	348.123	11.380	7.213	1,20
1940	366.895	12.464	7.113	1,46
1941	386.679	12.473	7.936	1,17
1942	407.530	12.817	8.012	1,18

Año	Número de habitantes	Nacimientos	Defunciones	Tasa vegetativa de crecimiento (%)
1943	429.505	13.698	8.067	1,31
1944	452.666	14.226	8.610	1,24
1945	477.075	14.235	8.878	1,12
1946	502.800	16.415	8.186	1,64
1947	529.912	17.581	8.136	1,78
1948	558.846	19.774	8.049	2,10
1949	588.601	22.928	8.119	2,52
1950	620.340	24.913	8.074	2,71

Fuentes: cálculos propios con base en Mejía Pavony (2000, p. 250); Suárez Mayorga (2006, pp. 203-205); Rey Hernández (2010, p. 16) y Jaramillo y Parías (1995, p. 13); el texto de Suárez ofrece tal vez una de las compilaciones más completas de cifras demográficas para el período de estudio⁴².

La mayor parte de esos migrantes se ubicaron en los barrios tradicionales, de manera que solo aparecen dos barrios nuevos con respecto al ordenamiento colonial, Las Aguas y Las Cruces, aunque se empezaba a esbozar el nacimiento de otros tres: Egipto, La Perseverancia y Chapinero (por fuera del casco urbano para ese momento)⁴³. Así, en 1881 la ocupación urbana de Bogotá se concentró en los barrios de La Catedral, Las Nieves, San Victorino y Santa Bárbara, aunque en los años siguientes tuvo una expansión importante, debido en parte a los procesos migratorios del campo a la ciudad más que a un crecimiento vegetativo de la población. En 1918 el 30% de la población vivía en esos lugares tradicionales y en 1938 alcanzó el 40,6%^[44].

42 Tasa vegetativa de crecimiento = $([\text{No. de nacimientos} - \text{No. de defunciones}] / \text{población total}) * 100$; cfr. Suárez Mayorga, A. M. (2006). *La ciudad de los elegidos: crecimiento urbano, jerarquización social y poder político. Bogotá (1910-1950)*. Bogotá: Editora Guadalupe.

43 Gutiérrez, E. (2007). *Historia de Bogotá, siglo XIX* (Vol. 2). Bogotá: Villegas Editores, p. 11.

44 Esquivel. Economía y transporte urbano en Bogotá, 1884-1930, cit., p. 47.

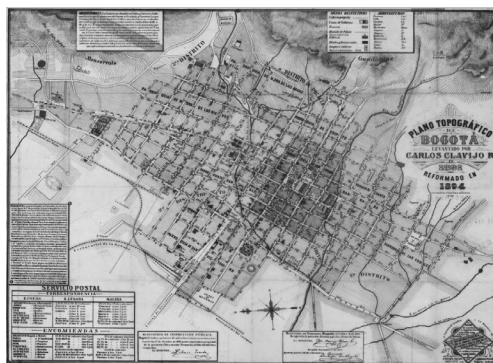
IMAGEN 2 PLAZA DE LAS NIEVES



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá, JVOR.

En 1894 la ciudad limitaba geográficamente por el oriente con el barrio Egipto hasta la carrera 3.^a (en la Plaza de la Concordia) y subía hasta la iglesia de las Aguas; por el occidente llegaba hasta la carrera 19 siguiendo por la Avenida Colón; por el sur hasta la calle 1.^a y por el norte entre las carreras 7.^a y 13 hasta la plazuela Bavaria. Para 1936 la ciudad había superado con creces los barrios tradicionales.

MAPA I PLANO TOPOGRÁFICO DE BOGOTÁ LEVANTADO POR CARLOS CLAVIJO EN 1891 Y REFORMADO EN 1894



Fuente: Archivo General de la Nación (2014).

El crecimiento físico estaba limitado por la precariedad de la infraestructura y la ausencia de servicios públicos, lo cual se evidenció en que la mayoría de estos comenzaron a operar a finales del siglo XIX, con una red domiciliaria casi inexistente, y una red vial

muy precaria, déficit en el suministro y la calidad del agua potable que definían los límites estructurales del crecimiento urbano, el cual se expresaba en una débil reglamentación en materia de desarrollo urbano; la expansión de la ciudad siguió en parte el modelo colonial con manzanas en forma de damero, aunque en algunas zonas desarrolló un crecimiento espontáneo e irregular.

Además, la ciudad había heredado una estructura de propiedad concentrada en manos de la Iglesia y de pocas familias, con una vocación agrícola antes que urbana. La mayor causa del crecimiento demográfico fue la migración interna de una población modesta con recursos limitados que no se convirtieron en dinamizadores de un mercado de propiedades para la construcción. Por último, la topografía escarpada y las barreras hidrográficas marcaron por una parte la expansión urbana de Bogotá en sentido lineal de norte a sur, con una barrera natural hacia el oriente, con los ríos San Agustín y San Francisco configurando los límites naturales, junto con los cerros orientales de la ciudad, en la que había escasos puentes que se constituían en las vías de paso entre lo urbano y lo rural; en tanto, se evidencia una expansión hacia el sur y el occidente que, aunque menos marcada, va dando forma ovalada a Bogotá⁴⁵.

El crecimiento urbano de Bogotá fue lento durante el siglo XIX, y empezó a dirigirse hacia el norte, hacia el caserío de Chapinero, primero como lugar de descanso con grandes quintas y casas de la élite de la ciudad, hasta convertirse, como se verá más adelante, con la llegada del tranvía en un centro de crecimiento dotado de restaurantes, tiendas de comercio, talleres artesanales, hipódromo, colegios, etc.⁴⁶.

Para la época el camino hacia Chapinero recorría las propiedades, quintas y haciendas pertenecientes a los miembros de la élite bogotana, entre las cuales se destacan la hacienda La Soledad, de propiedad de la Familia Malo O'Leary; La Merced, de propiedad de José María Malo Blanco; La Magdalena de propiedad de la familia Espinosa; El Descanso y El Recreo, la primera de propie-

45 Montezuma. *La ciudad del tranvía, 1880-1920*, cit., pp. 33-36.

46 Gutiérrez. Ob. cit., p. 29.

dad de Antonio Samper y la segunda de Felipe Pérez; San José de la familia Espinosa; la Quinta de Tequenusa de José Ildefonso Caballero (en el actual Parque Nacional); Las Mercedes de propiedad de la familia Maldonado de Posada, y buena parte de los terrenos de Chapinero de propiedad de la familia Carbonell⁴⁷. Las quintas tenían un área promedio de entre una y dos hectáreas y se destacaban por su lujosa construcción, sus jardines y profusa arborización; en la medida en que la ciudad crecía e incorporaba a Chapinero su vocación de casas de veraneo se fue transformando en casas de residencia⁴⁸.

En estricto sentido, Chapinero se configuró como el primer barrio suburbano de Bogotá, con un templo construido en 1875, el Parque de Lourdes como su centro espacial y una fuente de agua detrás de la iglesia. Más adelante, como se verá, contaría con estación de tranvía para facilitar la movilidad, un mercado público y una estación de tren⁴⁹.

Uno de los factores que contribuyó a redefinir los espacios urbanos en Bogotá fue la lenta adopción de la tecnología férrea en el transporte. La construcción del ferrocarril, que conectó la ciudad con Girardot hacia el sur, con la Sabana hacia el norte, y más tarde en con La Dorada hacia el occidente, además de enlazar la capital con el Magdalena y con los municipios de Cundinamarca, Boyacá y Santander, permitió crear nuevas dinámicas urbanas centradas en un primer momento en las estaciones de la Sabana en el centro (donde tendría un efecto directo sobre zonas de bodegaje y residencia como La Sabana, La Pepita, Ricaurte, Paiba, Paloquemao, la Urbanización Los Ejidos, Cundinamarca, San Façón, la Urbanización Las Flores y el barrio Samper) y de Chapinero en el norte, lo que impulsó una nueva actividad en ese barrio⁵⁰.

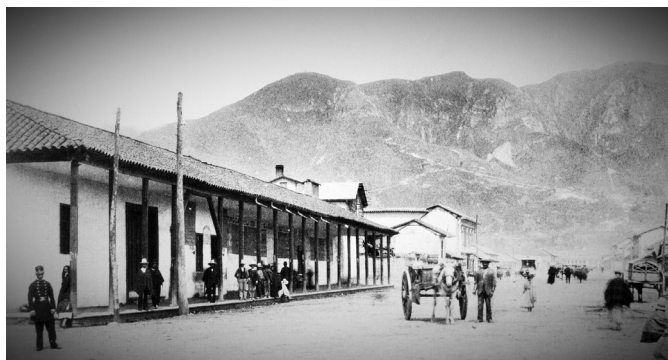
47 Acosta Rosas & Baquero Mora. Ob. cit., pp. 13-14.

48 Zambrano. Ob. cit., p. 29.

49 Ibíd., p. 28

50 Acosta Rosas & Baquero Mora. Ob. cit., p. 10; Montezuma. *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades*, cit., p. 27

IMAGEN 3
ESTACIÓN DE LA SABANA



Fuente: Gutiérrez, 2007, p. 69. Foto de Henry Duperly.

Chapinero vivió un cambio en su dinámica gracias al Ferrocarril del Norte, y aunque se mantuvo por un tiempo la tendencia hacia un desarrollo urbanístico basado en quintas y casas de descanso de la élite al oriente de la vía, hacia el occidente se comenzaron a construir barrios para personas con menores recursos económicos, o dedicados al comercio, y a una naciente industria. Años más tarde, cuando se levantaron los rieles, la avenida Caracas continuó haciendo las veces de una frontera urbana al interior de la ciudad⁵¹.

Esta dinámica de crecimiento urbano durante el siglo XIX introdujo una presión por la dotación de servicios e infraestructura que permitiera servir las nuevas necesidades de manera más eficiente, siendo prioritarios servicios públicos como el agua potable, el alcantarillado, las comunicaciones, la electricidad, el transporte urbano, los ferrocarriles, los parques, el equipamiento urbano, etc. Debido al déficit crónico de capital en el siglo XIX, la mayoría de estas acciones requirió el concurso de inversionistas extranjeros a través de modelos de concesión, siendo el primero el telégrafo en 1865; el alumbrado público a gas a través de la American Gas Company en 1871, que prestó un servicio intermitente hasta su electrificación; el tranvía mediante la firma The Bogotá City Railway Company en 1884; el primer servicio “moderno” de

51 Zambrano. Ob. cit., p. 27; Ortega Ricaurte, D. (2008). Apuntes para la historia de Chapinero. En M. Cuéllar Sánchez, *Miradas a Chapinero* (pp. 41-126). Bogotá: Editorial Planeta, p. 16; Ojeda Zabala. Ob. cit., p. 14.

acueducto en 1888, con la introducción de tuberías de hierro; la energía eléctrica con la empresa de los hermanos Samper The Bogotá Electric Light, que reemplazó el alumbrado a gas, y el agua potable en 1889^[52].

IMAGEN 4
ESTACIÓN DE CHAPINERO⁵³



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá, Archivo JVOR.

Estas empresas, como otras iniciativas de la segunda mitad del siglo XIX, se realizaron mediante esquemas de concesiones otorgadas a empresarios nacionales o extranjeros, en ocasiones con participación de capital público, por períodos prorrogables y con prebendas para incentivar la inversión privada en servicios públicos puesto que los gobiernos locales, regionales o el nacional no contaban con el capital suficiente para emprender la obra por sí solos. Se trató de un modelo conocido en ese período y se usó ampliamente en la construcción de ferrocarriles.

Metodológicamente esta sección se concentra en un análisis de las fuentes digitalizadas de prensa obtenidas de la hemeroteca de la Biblioteca Luis Ángel Arango, *El Herald*o, el *Diario Oficial*, el *Papel Periódico Ilustrado* y el archivo digital de *El Tiempo* y *El Espectador*. Las fuentes primarias consultadas incluyeron los

52 Montezuma. *La ciudad del tranvía, 1880-1920*, cit., p. 41; Acosta Rosas & Baquero Mora. Ob. cit., p. 10.

53 Esta estación estaba ubicada en lo que actualmente sería el cruce entre la calle 63 y la avenida Caracas.

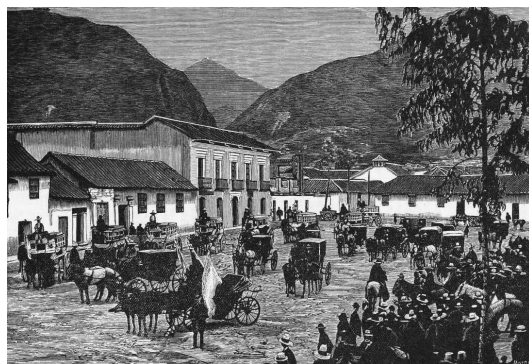
Informes de la Gerencia y la Junta Directiva del Tranvía, los Registros Municipales custodiados por la Hemeroteca y la Sala de Libros Raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango, los acuerdos municipales compilados por el archivo de la Alcaldía Mayor de Bogotá y la documentación oficial, además de una relectura de las fuentes secundarias sobre la historia de Bogotá y del tranvía en esta ciudad. Adicionalmente, la investigación se extendió a registros fotográficos y de cartografía de la época, compilados por la Sociedad de Ornato y Mejoras de Bogotá, el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural y la Sala de Libros Raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango.

Esta sección está dividida de acuerdo con los tres períodos cronológicos en los que se pueden identificar modelos de gestión diferentes para el tranvía: el primero corresponde al período de inauguración entre 1884 y 1910, en el cual fue administrado mediante un esquema de concesión a una empresa estadounidense; el segundo comienza en 1910, con la administración municipal del tranvía a través de un esquema de monopolio de transporte colectivo, y el tercero comienza en 1929 cuando, ante la crisis operativa de la empresa derivada de la excesiva burocratización y la corrupción, se pasó a un esquema de administración delegada, mediante el cual la administración de la empresa pública quedó en manos de los acreedores privados y aparecieron los retos más serios, incluido el transporte por medio de buses.

1. THE BOGOTA CITY RAILWAY COMPANY (1884-1910)

Antes de la introducción del tranvía en la ciudad no existían diferentes modalidades de transporte urbano. Por supuesto, para la época Bogotá era una ciudad caminable por lo que primaba el transporte peatonal; no obstante, en la medida en que se fueron superando los límites históricos del casco urbano otros medios de transporte comenzaron a popularizarse: carrozas, bicicletas, berlinas, landós, victorias y cupés rodaban por las calles de la ciudad.

IMAGEN 5
VICTORIAS EN LA PLAZA DE NARIÑO (SAN VICTORINO, 1887)



Fuente: Moros, 1887, p. 168.

Los diversos tipos de vehículos representaban mecanismos de conexión interurbanos entre las poblaciones cercanas a Bogotá, como Suba, Chapinero, Fontibón, Bosa y Usaquén. Para finales del siglo esto se veía reflejado en la formación de compañías que organizaban la prestación del servicio entre Bogotá y estas poblaciones⁵⁴. Las victorias primaban en el transporte interurbano con rutas hacia el norte por Chapinero hasta Usaquén, y hacia el sur hasta donde se desarrollaría más adelante el Luna Park. La empresa del General Soto en sociedad con un señor Montes, cubría el trayecto de San Victorino hasta Facatativá en el occidente, donde conectaba con una estación del Ferrocarril de la Sabana y, con este, la ruta al río Magdalena; y los ómnibuses y carrozas de la Compañía Franco-Inglesa hacia el norte desde la Plaza de San Francisco⁵⁵.

Sin embargo, la comunicación al interior de la ciudad estaba limitada por una prohibición de 1844, derogada en 1880, mediante la cual ningún carro o carreta podría circular debido al daño que ocasionaba al empedrado de las calles y a los puentes. Esta prohibición, promovida por Alfonso Acevedo, buscaba, además, del cuidado de la precaria infraestructura, que la ciudad tuviera

54 Rodríguez, L. E., & Núñez, S. (2003). *Empresas públicas de transporte en Bogotá, siglo XX*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá, p. 32.

55 Montezuma. *La ciudad del tranvía, 1880-1920*, cit., pp. 76-77.

buenas calles, puentes y acueductos, pero sin carros que la transitaran de lo que se infiere que, de acuerdo con su visión, Bogotá era fácilmente caminable⁵⁶.

IMAGEN 6
EL LUNA PARK, DÉCADA DE 1920



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá, Archivo JVOR.

En 1877 la prohibición se volvió insostenible y se acordó una licencia restringida al tránsito de carruajes de resortes para el transporte exclusivo de personas, siempre que los dueños se hicieran responsables del cuidado de los posibles daños ocasionados⁵⁷. Tres años después de derogada la prohibición se promulgaron el Decreto No. 113 y el Acuerdo 12 de 1888 del Concejo Municipal, donde se estableció un circuito de vías que podía ser usado de manera exclusiva por coches de servicio público. Este circuito partía de Las Cruces por la carrera 7.^a, subía luego a la carrera 4.^a, y allí llegaba a la calle 22 para bajar a la plazuela de San Victorino y subir hasta la plaza de Bolívar y de vuelta a Las Cruces. Este circuito se complementaba con dos que iban de la Quinta de Bolívar hasta el barrio Egipto y otro desde el parque del Centenario hasta el Cementerio Católico, a Engativá, a la carretera de occidente para subir por Paiba hasta llegar a San Victorino⁵⁸.

Como se ve, el final del siglo XIX significó un esfuerzo para dotar a la ciudad de una nueva gama de servicios públicos. Así, en

56 Gutiérrez. Ob. cit., p. 70.

57 Ídem.

58 Esquivel. Sociedad y transporte urbano en Bogotá, 1865-1950, cit., p. 24.

1876 comenzó a funcionar el alumbrado público a gas, el cual fue sustituido en 1890 por una nueva empresa que prestaba el servicio con energía eléctrica; en 1884 iniciaron sus servicios el teléfono y el tranvía, y en 1888 el acueducto, mediante una empresa privada; a ellos se sumaron los servicios de aseo, de construcción de andenes, instalación de postes y mejoras de las calles para soportar un tráfico mayor.

Uno de los cambios más importantes, aunque no por ello más fácil o menos tortuoso, fue la movilidad urbana. Hasta ese momento, como se ha dicho, Bogotá era una ciudad caminable, limitada por lo que había sido su espacio colonial; sin embargo, hacia finales del siglo XIX la ciudad comenzó un proceso de expansión hacia el norte y el occidente que requirió una nueva dotación de servicios de transporte, y entre ellos el tranvía jugó un papel significativo en la redefinición urbana.

En ese sentido a comienzos de la década de 1880 Bogotá fue pionera en la introducción de tranvías como mecanismo de movilidad urbana con la promulgación de la Ley 30 de 1881 del Estado de Cundinamarca, mediante la cual se previó la concesión del privilegio por un máximo de veinte años para la construcción de un tranvía o ferrocarril de sangre en la ciudad.

Amparados en esta ley, Próspero Gamba Pereira, por el Estado de Cundinamarca, y William W. Randall, cónsul norteamericano en Barranquilla y empresario ferrocarrilero de Terranova, firmaron un contrato el 14 de octubre de 1882, autorizado mediante el Acuerdo del Concejo No. 22 del 28 de octubre de 1882, para establecer un servicio en Bogotá similar al de Nueva York y con un período de redención de treinta años a partir de su comienzo. El contrato estipulaba que Randall haría un pago inicial de 15.000 pesos oro, con una anualidad anticipada de 500 pesos oro por el término del contrato. Por otra parte, en el contrato se indicó que, además de los vehículos para el transporte de personas, la empresa debía poner a disposición del público carros para el transporte de mercancías, los cuales cobrarían una tarifa fija de por cada 12½ kilos de peso transportados⁵⁹.

59 Alcaldía de Bogotá. (8 de agosto de 2016). *Régimen Legal de Bogotá D.C.*

Una vez firmada la concesión, el 30 de octubre de 1883 se fundó en Nueva York la Bogotá City Railway Co., y se aprobó el Acuerdo del Concejo No. 12 del 6 de noviembre de 1882 en cual se fijaron los plazos de construcción⁶⁰.

Randall vendió los derechos de la concesión al empresario ferrocarrilero Frank W. Allen, quien compró a la J. G. Brill Co. de Filadelfia dieciséis tranvías de dos ejes, compuestos por ocho carros cerrados, numerados del 1 al 8, y ocho carros abiertos, numerados del 9 al 16, con capacidad para veinte pasajeros. La empresa también se conoció como el Ferrocarril de Bogotá. El tendido de los rieles y el armado de los carros importados estuvo a cargo del ingeniero H. M. James⁶¹.

IMAGEN 7
CARRO NO. 1 DE LA BOGOTA CITY RAILWAY CO.



Fuente: Morrison, 2007.

El servicio se inauguró el 24 diciembre de 1884 con una línea desde el puente de San Francisco (luego se ampliaría hasta la Plaza de Bolívar) hasta San Diego por la Calle Real (carrera 7.^a con calle

Obtenido de http://www.bogotajuridica.gov.co/sisjur/consulta_avanzada.htm.

60 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 33; Suárez Mayorga. Ob. cit., p. 139; Aprile Gniset, J. (1983). *El impacto del 9 de abril sobre el centro de Bogotá*. Bogotá: Centro Cultural Jorge Eliécer Gaitán, p. 83; Morrison, A. (febrero de 2007). *Electric transport in Latin America*. Recuperado el 27 de enero de 2016, de Los tranvías de Bogotá Colombia: <http://www.tramz.com/co/bg/t/ts.html>; Alcaldía de Bogotá, cit.

61 Gutiérrez. Ob. cit., p. 70; Morrison. *Electric transport in Latin America*, cit.

26), donde tomaba el Camino Nuevo (carrera 13) hasta Chapinero, en una línea de un solo sentido de rieles de madera revestidos en metal⁶², que comenzaba en la estación ubicada en la carrera 13 con calle 57, donde estaba ubicado el depósito de tranvías. El servicio se comenzó a prestar mediante un vagón con capacidad para veinte personas sobre rieles de madera recubiertos de metal⁶³. La empresa estaba dirigida por Enrique Morales, quien negoció un lote entre Bogotá y Chapinero por un valor de \$329.080 para la operación de la empresa⁶⁴.

IMAGEN 8

TRANVÍAS DE TRACCIÓN ANIMAL EN LA PLAZA DE BOLÍVAR (SIN FECHA)



Fuente: Morrison, 2007.

Los carros eran abiertos con bancas de madera reversibles y frenos mecánicos de accionamiento manual. Al final de cada recorrido se enganchaban las mulas del lado contrario y se cambian la dirección de los espaldares. Para la década de 1890 había carros abiertos y cerrados en operación⁶⁵.

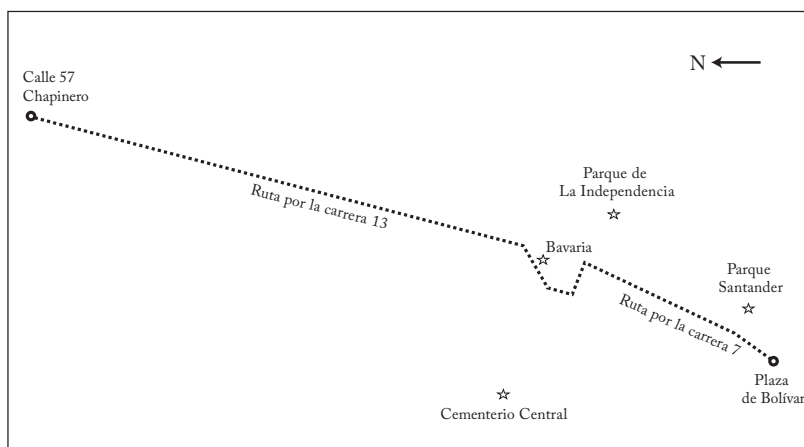
62 Los rieles no siguieron el estándar del momento en Colombia y de los Estados Unidos (de una yarda), sino que usó la trocha métrica. Eventualmente en 1894 se reinstalaron los rieles; cfr. Morrison. *Electric transport in Latin America*, cit.

63 Esquivel. *Sociedad y transporte urbano en Bogotá, 1865-1950*, cit., p. 26; Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 33; Morrison. *Electric transport in Latin America*, cit.; Zambrano. Ob. cit., p. 120.

64 Ortega Ricaurte. Ob. cit., p. 116.

65 Esquivel. *Economía y transporte urbano en Bogotá, 1884-1930*, cit., p. 44.

MAPA 2
 RUTA DEL TRANVÍA (1884-1890)



Fuente: Acosta y Baquero (2007) y Morrison (2007), modificado por el autor.

El valor del pasaje se fijó en ¢2 por trayecto⁶⁶, tarifa competitiva frente a otros medios, lo que generó un uso que, de acuerdo con Rodríguez y Núñez, permitió movilizar en una semana un número mayor de personas que en los seis meses anteriores a su inauguración.⁶⁷ El diseño de la primera ruta es de carácter urbano, pues recorría un tramo muy corto hasta los extramuros de San Diego, para de allí tomar hasta Chapinero, de tal manera que esta servía a la dinámica social y económica entre estos dos núcleos de población que se explica por la consolidación de Chapinero a unos 6 kilómetros al norte del centro y la precaria infraestructura vial, en la cual no había ni pavimento ni alcantarillado, y que no permitía el uso de vehículos de manera eficiente⁶⁸.

La construcción de la ruta se hizo sobre el eje de la carrera 13, la cual funcionaba ya como vaso comunicante entre el centro tradicional y el nuevo núcleo de desarrollo. Al combinar las dos vías

66 Otras fuentes indican que el valor del pasaje estaba entre dos, cinco o diez centavos, aunque el posterior aumento a ¢5 hacen suponer con cierta certeza que la tarifa era de ¢2; cfr. Montezuma *La ciudad del tranvía, 1880-1920*, cit., p. 79.

67 Rodríguez y Núñez. Ob. cit., pp. 33-34.

68 Jaramillo & Parías. Ob. cit., p. 5.

tradicionales, la carrera 13 y la carrera 7.^a, con lo que sería la carrera 14 donde se construyó la ruta del ferrocarril y la estación del tranvía sobre la primera de estas, se consolidó una red de conexiones que apoyaron la dinámica de crecimiento de Chapinero. Lo cual se vio fortalecido por la afianzamiento de instituciones dedicadas a diferentes actividades: el Polo Club, el Colegio del Sagrado Corazón, el Hipódromo de la Magdalena y la Clínica Marly, lo cual dotó de servicios de salud, educación y lúdicos a la zona⁶⁹.

IMAGEN 9
PUNTO DE ARRANQUE EN CHAPINERO



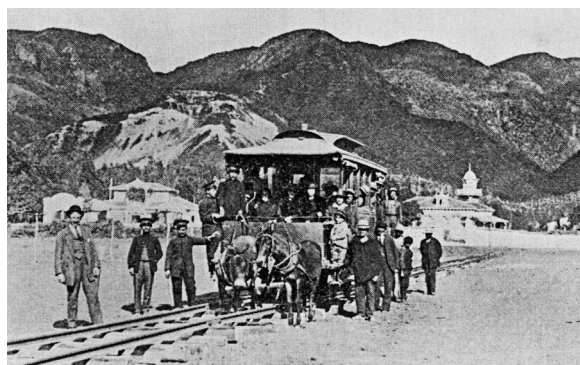
Fuente: Greñas, 1885, p. 288.

Probablemente más que con una solución de transporte masivo, el tranvía tuvo que ver con la identificación de un símbolo unido al desarrollo y al avance tecnológico, lo que se puede percibir en las afirmaciones de la concesión con respecto a la insistencia de contar con un sistema de transporte similar al de Nueva York. Por otra parte, la conexión con Chapinero parecía ser más una expectativa de la élite de la época para acceder más fácilmente a sus casas de descanso. En todo caso, el sistema resultó una alternativa de transporte frente a las dificultades que representaban los malos

69 Mayorga, M. (2012). Movilidad y nuevos modelos urbanos. El tranvía en la modernización de Bogotá (1884-1951). *Simposio internacional. Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930. Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos* (p. 19). Barcelona: Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930. Recuperado el 17 de agosto de 2016, de http://www.ub.edu/geocrit/Simposio/cMayorga_Movilidad.pdf, p. 5.

caminos de la ciudad, los cuales eran en su mayoría de tierra y solo algunos estaban empedrados o pavimentados⁷⁰.

IMAGEN 10
CAMINO A CHAPINERO DELANTE DE SAN DIEGO, 1892



Fuente: Gutiérrez, 2007, p. 71.

Además, Chapinero mostraba una actividad económica importante: tenía minas de carbón, arena y chircales⁷¹ para la fabricación de tejas y ladrillos, y para 1885 existían al menos dos tiendas de comercio, cinco de víveres, dos casas de asistencia, seis licorerías, once chicherías, dos zapaterías, tres carpinterías, una sastrería, una herrería y dos boticas⁷².

No obstante, los cambios en la ciudad no fueron recibidos por todos de la misma manera; por ejemplo, en 1895 los comerciantes de la Calle Real (carrera 7.^a) presionaron para que no pasara la línea del tranvía alegando perjuicios por su funcionamiento, logrando que se prohibiera su paso por ese sector y se trasladara la salida del servicio al Parque Santander, con lo cual sobrevino un estancamiento del comercio en la zona sin servicio⁷³.

También, tanto por la atención como por la calidad y los tiempos de desplazamiento, las quejas referidas al servicio fueron fre-

70 Montezuma *La ciudad del tranvía, 1880-1920*, cit., pp. 81-83.

71 Los chircales son pequeños arbustos que se dedicaban a la combustión para la cocción de materiales de construcción.

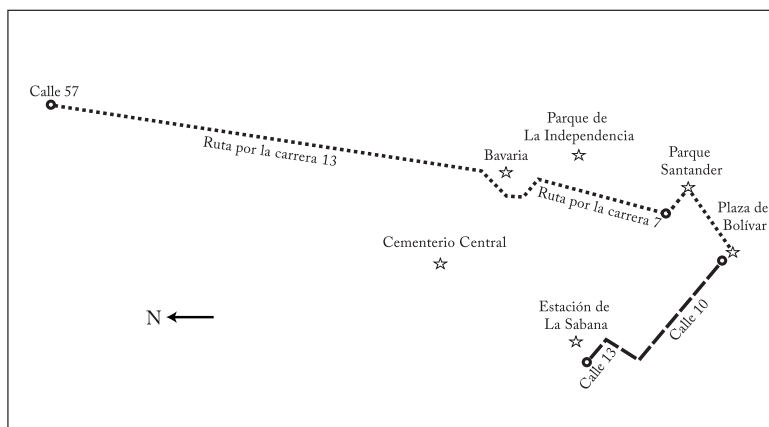
72 Acosta Rosas & Baquero Mora. Ob. cit., p. 14.

73 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 35.

cuentas, pues uno de los factores que incidía en el servicio era la calidad de los rieles, los cuales eran de madera forrados de metal de manera rudimentaria, lo que provocaba frecuentes descarrilamientos hasta que fueron cambiados en 1892 por rieles importados de Inglaterra⁷⁴.

La segunda línea se inauguró ocho años más tarde para conectar la Plaza de Bolívar con la Estación de la Sabana. En 1894 por la vía de chapinero transitaba un carro cada veinte minutos, y al año siguiente la frecuencia se aumentó a cada diez minutos⁷⁵. Esa ruta permitía la conexión con el Ferrocarril de Occidente, el cual unía a Bogotá con Facatativá a 40 kilómetros, y esta población con el camino de occidente o camino hacia Honda, que conectaba el río Magdalena con la capital. Así, las mercancías que venían por ese camino desembarcaban en la zona comercial alrededor de la Plaza de Bolívar y en la Plaza de Mercado situada en la carrera 10 entre calles 10 y 11. Para los pasajeros no parece haber ofrecido ventajas particulares en la medida en que era un trayecto caminable y el costo, comparado con el trayecto más largo hacia Chapinero era proporcionalmente más alto⁷⁶.

MAPA 3
RUTAS DEL TRANVÍA, 1890-1900



Fuente: Acosta y Baquero (2007) y Morrison (2007) modificado por el autor.

74 Gutiérrez. Ob. cit., p. 71.

75 Esquivel. Economía y transporte urbano en Bogotá, 1884-1930, cit., p. 44.

76 Acosta Rosas & Baquero Mora. Ob cit., p. 17.

En 1892 se cambió el tendido de rieles de madera, ya desgastados por el uso, por rieles de acero más eficientes y de menor costo de operación, los cuales fueron importados de Inglaterra o fabricados en la Ferrería de Subachoque. A pesar del cambio, las quejas sobre la operación, el aseo, el sobrecupo de los vagones, el clima, etc., fueron una constante durante la operación del tranvía, lo que sumado a las demoras de hasta dos horas en el servicio en caso de presentarse algún percance, o un daño en los carros o si las mulas se negaban a avanzar, empezaron a minar su imagen⁷⁷.

A pocos años de haber entrado en operación, la prensa registraba de manera permanente las quejas por el mal servicio, la incomodidad de la operación y la infraestructura ineficiente. De la misma manera, eran frecuente las quejas registradas en los periódicos por la imposibilidad de las autoridades para hacer valer los contratos con la compañía estadounidense. Así, por ejemplo, se señalaba que:

... es una verdadera lástima que las autoridades den órdenes enérgicas y que éstas no sean cumplidas. En esta tierra, por desgracia las disposiciones se cumplen, hasta bruscamente, por unos pocos días, después nadie vuelve á recordarlas. Esto está sucediendo con la Empresa de la peligrosa tranvía, y la que deberá hacérsele efectiva la multa, si dentro de un tiempo limitado no la reconstruye con rieles, pues el público tiene perfecto derecho de exigir á las autoridades competentes el estricto cumplimiento de su contrato, el que hasta ahora ha dado pingües ganancias a los empresarios, quienes nos han tratado con mucha indiferencia⁷⁸.

Una de las decisiones tomadas en 1899 para mejorar la imagen de la empresa fue establecer carros reservados para señoras en la ruta de San Francisco al Hipódromo de la Gran Sabana, en el horario de la 1 pm todos los días⁷⁹. Aunque no es claro que pasó con esta iniciativa del gerente de la empresa, las quejas por el mal servicio continuaron en los siguientes años.

77 Jaramillo & Parías. Ob. cit., p. 6; Esquivel. Sociedad y transporte urbano en Bogotá, 1865-1950, cit., p. 26; Esquivel, R. Economía y transporte urbano en Bogotá, 1884-1930, cit., p. 44.

78 Tranvía (15 de agosto de 1889). *El Heraldo* (7), p. 2.

79 *Ibíd.*, p. 3.

Así, la tarifa de ¢2 comenzó a ser criticada por los usuarios, quienes la consideraban adecuada para el trayecto hasta Chapinero, pero no en los más cortos, razón por la cual en noviembre de 1892 hubo un descenso en el uso a pesar del invierno⁸⁰.

Las tarifas eran reguladas por el municipio, frente a lo cual Jaramillo y Parias sostienen que las quejas obedecían a la respuesta de la compañía para maximizar beneficios mediante el uso intensivo del material rodante, su escasa ampliación y la ausencia de competencia, lo cual se vio reflejado en una exigencia permanente del municipio a la empresa por la ampliación del material rodante y de las redes, y por la modernizar el servicio⁸¹.

En ese mismo año, el municipio denunció a la empresa por no cumplir con lo pactado en términos de la construcción de las líneas y el servicio como el “usado en Nueva York” y por no haber realizado el pago final de 12.500 pesos, esto con el propósito de rescindir el contrato y comprar el tranvía, además de una indemnización a la ciudad. En la prensa de la época se informó que “se presentó demanda formal contra la Compañía del Tranvía de Bogotá; para obtener la rescisión del contrato celebrado con el señor William Randall. El demandante es el activo Personero Municipal, señor D. Eduardo Restrepo Sáenz”⁸². Si bien, en un principio el Juzgado Primero del Circuito declaró resuelto el contrato celebrado a favor de la ciudad⁸³, este proceso fue anulado mediante un desistimiento expedido por el Concejo Municipal, Acuerdo 28 de 1894, por el que se llegó a un nuevo acuerdo con la empresa.

En una caricatura publicada en 1893 en *El Barbero*, se hace una crítica al sistema: “mientras los civiles, policías, militares, estudiantes, señoras y señoritas, empujan el carro y el cochero (el

80 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 36.

81 Esto se ve reflejado en una conminación general del Concejo a la empresa en 1894 en este sentido, la reiteración de lo mismo y el paso a tranvías en eléctricos en la renovación del contrato en 1900 con un incremento de 2 a 5 centavos para incrementar la inversión; cfr. Jaramillo & Parias. Ob. cit., pp. 7-8.

82 Demanda ruidosa (17 de octubre de 1890). *El Correo Nacional*.

83 Pleito del tranvía (14 de septiembre de 1890). *El Herald* (223), p. 2.

presidente de la república) trata de levantarles el ánimo a las mulas (contribuyentes), que ya no dan más, la Iglesia va en coche”⁸⁴.

IMAGEN II
CÓMO SUBE EL TRANVÍA DE LA ALAMEDA POR LA CALLE 10



Fuente: Gutiérrez, 2007, p. 73.

Probablemente debido a las quejas se crearon los incentivos para el nacimiento de nuevas empresas que compitieran por el servicio. Así, en 1893 se anunció la Compañía Franco-Inglesa de Carruajes Alford y Gilede, fundada por el francés Jean Gilede y el inglés Henry Alford, quienes más adelante la vendieron a Antonio Caipa y Martiniano Tibaquirá (en algunas fuentes aparece como Timoteo Tibaquirá). La compañía operó con personal uniformado con un precio de ¢40 más un peso por hora adicional, mucho más costoso que el tranvía, desde las plazas de San Diego al norte, San Victorino al occidente, San Agustín en el Sur y las Cruces en el sur. Así mismo, prestaba el servicio una compañía fundada por el austriaco Jacobo Wiesner⁸⁵.

En 1900 el francés Alfred Clement organizó un servicio de coches tirados por caballos, similares a los veinte coches que operaron al año siguiente con la Empresa de Plata y Uribe. No obstante, por los precios, el mal servicio, los riesgos de accidente, el desaseo, el sobrecupo y la lentitud de los coches, no significaron un reto serio al servicio del tranvía⁸⁶.

84 Gutiérrez. Ob. cit., p. 73.

85 Esquivel. Sociedad y transporte urbano en Bogotá, 1865-1950, cit., p. 24; Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 37; Ortega Ricaurte. Ob. cit., p. 113.

86 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 37.

IMAGEN 12
TARIFAS DE SERVICIOS EN LA EMPRESA DE GILEDE

CARRUAJES

EMPRESA DE GILEDE

Tarifa para el servicio de la ciudad :

Coches de lujo para matrimonio	\$ 20
Id. id. Circo de Toros, viaje doble	12
Id. id. id. id. sencillo	4
Id. id. para visitas, primera hora	5
Id. id. y las siguientes	2
Id. id. para entierros, primer viaje	4
Id. id. y los siguientes	2
Id. id. para conducir coronas en entierros	6
Id. id. y los viajes que hagan con gente	2
Id. de domicilio á las Estaciones del Ferrocarril, viaje sencillo	2
Id. Id. doble	4
Id. en una carrera cuando estuviero enganchado	2
Omnibus para entierros, primer viaje	6
Id. y los siguientes	3
Id. de domicilio á las Estaciones del Ferrocarril, viaje sencillo	4
Id. para la ciudad, primera hora	5
Id. y las siguientes	3

Fuente: *El Heraldo*, 1899.

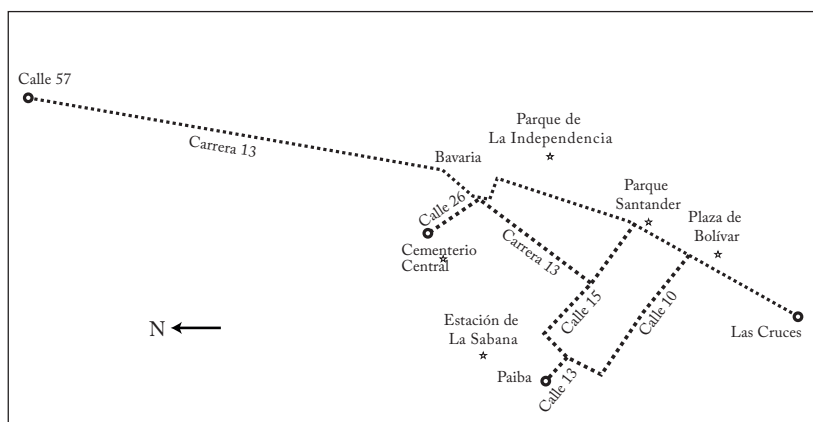
Durante varios años fue frecuente encontrar en la prensa notas que pedían insistentemente a los dueños de las compañías de coches bajar los precios del servicio, en particular en los días en que se celebraban fiestas o actividades como las corridas de toros, en los cuales subían aún más los costos de utilización⁸⁷.

Entre 1900 y 1910 se culminaron dos líneas nuevas: la primera partía del Cementerio Católico, hoy Cementerio Central, en la calle 26, tomaba la carrera 13 hasta la calle 15 (tramo conocido como La Alameda) donde se bifurcaba: uno parte subía por la calle 15 hasta la carrera 7.^a, y el otro seguía por la carrera 13 hasta la Avenida Colon, por donde bajaba a la carrera 15. A partir de ese punto se bifurcaba nuevamente, continuando una línea hasta la Estación de Occidente y la otra tomaba la carrera 15 hasta la calle 10, por donde subía hasta conectar con la línea de la carrera 7.^a a la altura de la Plaza de Bolívar⁸⁸.

87 Empresas de carruajes (13 de diciembre de 1890). *El Correo Nacional*; Coches (28 de febrero de 1908). *XYZ* (99), p. 3.

88 Rodríguez, L. E., & Núñez, S. (2003). *Empresas públicas de transporte en*

MAPA 4
RUTAS DEL TRANVÍA, 1900-1910



Fuente: Acosta y Baquero (2007) y Morrison (2007) modificado por el autor.

Para el mismo período el público comenzó a demandar una línea que llegara al barrio Las Cruces por la carrera 7.^a al sur. El proyecto quedó en manos de unos inversionistas privados que formaron la Compañía del Tranvía de San Cristóbal, con el propósito de presionar a la compañía del tranvía para la construcción de la ruta y valorizar los terrenos que ellos tenían sobre el sector. No obstante, esta idea nunca se materializó⁸⁹.

En múltiples ocasiones el Concejo se pronunció para que la compañía cumpliera los términos del contrato y prestara un servicio adecuado, lo que llevó a su renegociación en 1900, 1904 y 1906, año en el cual se prorrogó la concesión hasta 1966 siempre que se implementara un servicio de tranvías eléctricos⁹⁰ que debía circular como mínimo con un carro cada hora en la línea de Chapinero manteniendo el valor de la tarifa vigente por recorridos no mayores a cinco kilómetros. Ese contrato autorizaba a la Bogotá

Bogotá, siglo XX. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá., p. 36; Acosta Rosas & Baquero Mora. Ob. cit., p. 17.

89 Duquino Rojas. Ob. cit., p. 80.

90 Lo cual se protocolizó mediante la Escritura Pública No. 487 en la Notaría Tercera de Bogotá, y fue aprobada por el presidente Rafael Reyes; cfr. Esquivel. Sociedad y transporte urbano en Bogotá, 1865-1950, cit., p. 27.

City Railway Co. a instalar postes, cables y soportes para el tendido eléctrico, y se comprometía a la compañía a aumentar el número de líneas a tres de sur a norte y a dos de oriente a occidente en no más de seis años⁹¹.

IMAGEN 13
ESTACIÓN DEL TRANVÍA EN LA CALLE 26 CON CARACAS



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá, Archivo JVOR.

Mediante el Acuerdo No. 2 del 28 de enero 1904 del Concejo Municipal, se celebró un contrato entre la Bogotá City Railway Company y la ciudad en el que se autorizó el incremento paulatino del cobro de hasta \$5 por cada viaje sencillo y de \$1 por cada 12½ kilos de carga en carros especiales destinados para tal fin por la compañía en viajes sencillos; a cambio la compañía se comprometió al pago de una anualidad de 1.000 pesos al municipio durante los dos primeros años, con incrementos anuales de 100 pesos a partir del tercer año, así como a incrementar el parque de servicio de la compañía, el número de rutas y la frecuencia de los horarios, en particular en aquellas horas de mayor afluencia de público, y en las noches; y tal vez lo más importante, a mejorar el servicio. Estos puntos fueron ampliados y precisados dos años más

91 Esquivel. *Economía y transporte urbano en Bogotá, 1884-1930*, cit., p. 45.

tarde mediante el Acuerdo No. 7 de 1906 del Consejo Municipal, en el que, además, se estableció un cambio en las anualidades que se debían pagar a la ciudad con base en un estimativo del número de pasajes anuales y del producido de la compañía⁹².

No obstante, para 1908 la calidad del servicio no había mejorado y se seguían registrando en la prensa local múltiples quejas en relación con el buen trato de los postillones a las mulas y los pasajeros, el número insuficiente de carros prestando el servicio, la falta de desarrollo de la infraestructura en sitios clave, así como la implementación de rieles dobles entre Chapinero y Bogotá, el cambio de vías que eran insuficientes en la ruta que iba al occidente, los carros de carga que no tenían lonas para proteger la mercancía (sobre todo en los días de mercado) y, en general, la falta de inversión en el sistema⁹³.

Además, la empresa se reservó el derecho de modificar, regular o suspender de manera autónoma el servicio a cambio de pagar una suma a la ciudad representada en 1.500 pasajes sencillos por año, más un incremento de entre el 3 y el 5% del producto bruto de los pasajes. A la finalización del contrato el gobierno pagaría los bienes con un avalúo previo.⁹⁴

La municipalización y la operación de los primeros carros eléctricos se dio en medio de la conmemoración del primer centenario de la independencia, aunque existía un fuerte sentimiento anties-tadounidense por lo ocurrido a comienzos del siglo en relación con Panamá⁹⁵. De acuerdo con Jaramillo y Parías, la administración estadounidense generaba una “fuente de irritación nacionalista, que se agravaba por el comportamiento altanero y provocador de los altos empleados de la compañía”⁹⁶.

El 7 de marzo de 1910, de acuerdo con las noticias, un niño intentó subirse sin pagar al tranvía que prestaba el servicio entre San Francisco y Chapinero, razón por la cual fue agredido violen-

92 Alcaldía de Bogotá, cit.

93 ¿El tranvía dará ley? (29 de enero de 1908). *El Imparcial* (68), p. 3.

94 Esquivel. Economía y transporte urbano en Bogotá, 1884-1930, cit., p. 55.

95 Cfr. Correa, J. S. (2012). *The Panama Railroad Co., o cómo Colombia perdió una nación*. Bogotá: Editorial CESA.

96 Jaramillo y Parías. Ob. cit., p. 9.

tamente por el postillón⁹⁷; cuando un agente de la policía quiso detener la golpiza fue increpado por Miles R. Martín, uno de los empresarios del tranvía. El público reaccionó de manera violenta y el funcionario estadounidense debió ser escoltado por la policía a la Cárcel Central para su protección⁹⁸.

Al mismo tiempo, pero en san Francisco, se reunieron en las instalaciones de la empresa grupos de protesta que lanzaron piedras contra puertas y ventanas⁹⁹. En las semanas siguientes la campaña de sabotaje continuó para evitar que las personas usaran el servicio pegando carteles con frases tales como:

“Tranvía. Todo colombiano que use este vehículo será considerado como yanqui”; “Aurigas. Ayudar al boicoteo declarando a la empresa del tranvía rebajando las tarifas es patriotismo”;

“Boicoteo. Excitamos a los habitantes de esta ciudad a no hacer uso de los vehículos de la empresa yanqui del tranvía. Desde hoy queda establecido un servicio de trenes expresos al mismo precio que aquellos y las empresas de carruajes han hecho igual ofrecimiento. El patriotismo exige sanción para los que de una vez nos han humillado”;

“Ayer un yanqui abofeteó a un colombiano, mañana seremos despojados de nuestro territorio. Tengamos la energía de protestar evitando consumir sus artículos y ocupar sus vehículos. Seamos patriotas y dignos”¹⁰⁰.

Más allá de la posibilidad de comprobación de los hechos tal como ocurrieron, o de la reconstrucción amañada de lo ocurrido, lo cierto es que el suceso se convirtió inicialmente en el comienzo de una protesta popular, y luego en un movimiento organizado y dirigido por la élite, que terminó en un boicot contra la empresa en medio del difícil clima de opinión pública frente a Estados Unidos en la celebración del centenario de la independencia.

En este sentido, existe evidencia de que el 20 de marzo se reunieron en el almacén Del Día, de propiedad de la familia Liéva-

97 Postillón es el nombre que recibían los conductores del tranvía.

98 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 40.

99 Pereira Fernández. Ob. cit., p. 93.

100 Zambrano. Ob. cit., p. 122.

no, Tomás Samper, Félix y Nicolás Liévano, Hernando Holguín y Caro, Carlos Dávila, Francisco Olarte Camacho y otras personas, para formar lo que se llamó la Junta Mantenedora del Tráfico con el propósito de reunir los fondos requeridos para mantener el boicot por algunos meses¹⁰¹.

De acuerdo con Suárez, las personas pertenecientes a esta junta eran miembros de la élite bogotana del momento y habían logrado sus fortunas en el negocio especulativo de bienes raíces, en las que firmas como Dávila, Holguín y Liévano, y Liévano Dávila & Compañía eran dueñas a comienzos de la década de 1930 de más de veinte manzanas en Bogotá¹⁰².

A medida que aproximaba el 20 de julio las protestas y el boicot contra la empresa se intensificaron, aprovechando la afluencia de gente de fuera de Bogotá para participar en los festejos del Centenario y de la Exposición Industrial y Agrícola, inaugurada el 23 de julio de 1910 en el Parque de la Independencia. En la prensa se insistía en el apoyo al boicot y se alentaba la no utilización del servicio¹⁰³.

IMAGEN 14

BOICOT AL TRANVÍA EN 1910, “CHINOS” EMBOLADORES OCUPAN UN CARRO DETENIDO



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá, Archivo JVOR.

101 *Ibíd.*, p. 123; Suárez Mayorga. *Ob. cit.*, p. 282.

102 *Ibíd.*, p. 141.

103 Correa, J. S. (2010). *Moneda y nación: del federalismo al centralismo económico en Colombia (1850-1922)*. Bogotá: Editorial CESA, p. 287; Pereira Fernández. *Ob. cit.*, p. 91.

El boicot de 1910 se articuló con los movimientos de 1909 que fueron una respuesta a las decisiones de Rafael Reyes para tratar de atraer capital extranjero y normalizar las relaciones con Estados Unidos, lo que llevó a la firma del tratado Cortés-Root. A la cabeza del boicot del tranvía se identificó a Tomás Samper, hijo de Miguel Samper, quien también era organizador de los festejos del centenario¹⁰⁴.

Durante el paro de usuarios se utilizaron diversas formas de movilización que incluían carruajes y antiguos ómnibuses. Entre las iniciativas para conjurar el movimiento la Compañía Urbana de Tráfico de la familia Liévano colocó en el mercado una emisión de acciones para importar veinte automóviles europeos, aunque sin mucho éxito. El servicio terminó siendo prestado por una oferta variopinta de vehículos de todo tipo de tracción animal de dudosa calidad y regularidad en el servicio¹⁰⁵.

El 20 de julio de 1910 se inauguró un servicio de automóviles entre Chapinero, Usaquén, Serrezuela y Puente del Común, mientras otros incluso ofertaron el servicio hasta Tunja y Sogamoso, aunque los costos los hacía prácticamente inviables, y el tranvía puso en funcionamiento los primeros carros eléctricos, sin que tuviera efectos positivos sobre el boicot que se adelantaba¹⁰⁶.

Frente a la exigencia de los propietarios estadounidenses de recibir los pagos, los recursos de la empresa se agotaron entre agosto y septiembre, y el municipio debió realizar operaciones para comprarla, sin embargo, tuvo que enfrentarse a la falta de recursos para realizar la transferencia de la propiedad a la ciudad y hubo de recurrir al financiamiento bancario y a hipotecas de bienes públicos para recaudar el capital necesario¹⁰⁷.

Al momento del boicot el material rodante incluía seis carros eléctricos, treinta y tres de pasajeros y de carga de tracción animal, ciento ochenta mulas, nueve bueyes, un caballo de tiro y las insta-

104 Esquivel. *Sociedad y transporte urbano en Bogotá, 1865-1950*, cit. p. 28.

105 Rodríguez & Núñez. *Ob. cit.*, p. 40.

106 *Ibíd.*, p. 41.

107 Incluso se llevó a cabo una colecta pública para tal fin, pero a todas luces los recursos eran insuficientes.

laciones para la operación. Así mismo, incluyó la planta eléctrica, los postes, la línea área y los soportes entre la Planta y la carrera 7.^a, siguiendo hacia el sur hasta el Parque de Santander, y entre la calle 26 con carrera 13 hacia el norte hasta la Plaza de Chapinero¹⁰⁸.

Los empresarios estadounidenses recibieron por la compañía US\$800.000, el doble de su valor en libras. Sin embargo, su insatisfacción por la situación fue permanente y culparon de la movilización en su contra a los dueños de la Compañía de Energía Eléctrica de Bogotá por instigar el boicot en busca de un aparente beneficio en la electrificación completa del sistema¹⁰⁹. El Concejo Municipal aprobó el empréstito para esta negociación a través de diferentes bancos y particulares, entre los cuales el Banco de Colombia participó con \$121.000, además de una autorización por un empréstito por £240.000 en los mercados internacionales.

Esa transacción tuvo un impacto importante en el largo plazo, registrándose una emisión de Bonos de Tranvía en 1921 para reconocer las emisiones de títulos de 1910; así como otra emisión de bonos garantizados por hipotecas sobre el Matadero Público, la Plaza de Carnes, la Plaza Central del Mercado, la casa del antiguo Hotel Francés y el Palacio Municipal, para asumir el pago de la deuda del tranvía y para la ampliación de la empresa por \$823.657. Como en 1910, el Banco de Colombia, a través de Ernesto Michelsen sirvió de intermediario entre los tenedores de bonos y la ciudad¹¹⁰. La compra culminó el 10 de diciembre de 1910 con la cancelación de la última cuota por US\$375.000 mediante dos pagos hechos al City Bank y a Arthur Hugh Frazier y daría comienzo al período de la administración municipal¹¹¹.

108 Esquivel. Economía y transporte urbano en Bogotá, 1884-1930, cit., p. 45; Esquivel. Sociedad y transporte urbano en Bogotá, 1865-1950, cit., p. 26.

109 Jaramillo & Parías. Ob. cit., p. 10; Santos Molano, E. (12 de agosto de 2001). Y el tranvía de mulas quedó solo. *El Tiempo*.

110 Esquivel. Economía y transporte urbano en Bogotá, 1884-1930, cit., p. 55.

111 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 48.

IMAGEN 15
LA LÍNEA DEL TRANVÍA SOBRE LA PLAZA DE CARNES
(CARRERA 11 ENTRE LAS CALLES 9 Y 10)



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá, Archivo JVOR.

2. LA ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL (1910-1929)

A comienzos del siglo XX se inició un proceso de industrialización más exitoso que el de finales del siglo XIX, expresado en los primeros pasos de exploración, explotación y refinamiento de petróleo, la fundación de nuevos ingenios azucareros en el Valle del Cauca y la modernización de los que existían, el surgimiento de una industria liviana de bienes de consumo e intermedios principalmente. En 1900 se pasó de un total de doce fábricas en Bogotá, diez en Antioquia, una en Boyacá, y una en Bolívar, a verificarse en 1916 la existencia de trece en Bogotá, más de veinticinco en Antioquia, más de diez en Atlántico, y ocho en Bolívar¹¹².

Si bien se percibe cierto rezago de Bogotá frente a Antioquia, en todo caso la ciudad mantuvo un dinamismo industrial importante en el que se destacan fábricas de cerveza como Bavaria¹¹³, la

112 Bejarano, J. A. (2007). El despegue cafetero (1900-1928). En J. A. Ocampo, *Historia Económica de Colombia* (pp. 195-232). Bogotá: Planeta, p. 209.

113 Bavaria fue la primera industria en construir un edificio específicamente para la actividad fabril, lo que implica un cambio notable hacia la inversión en activos y la racionalización de los procesos industriales; cfr. Zambrano. Ob. cit., p. 150.

de Lino Casas, Germania de Rudolf Khon, y la Cuervo; la fábrica de cemento Samper; dos fábricas de tejidos; la fábrica nacional de fósforos; fábricas de chocolates como la Chaves (con ciento diez empleados a finales del siglo XIX) y la Equitativa (con poco más de treinta empleados a comienzos del siglo XX) las cuales se fusionarían en 1905 con el nombre de Chaves y la Equitativa; una fábrica de calzado; y una serie de pequeños establecimientos de fabricación de jabones, velas y pastas alimenticias¹¹⁴. Este cambio en la dinámica industrial generó nuevas opciones laborales que presionaron procesos migratorios hacia los centros más prósperos en el país, transformando de paso su estructura urbana.

Ese proceso de industrialización se soportó, entre otros factores, en un mejor acceso al crédito bancario generado en el desarrollo del sistema bancario iniciado en la ciudad en 1871 y que se proyectaría con éxito al siglo XX¹¹⁵. Este apalancamiento financiero permitió en muchos casos pasar de sociedades familiares a sociedades accionarias, algunas de las cuales extendidas a los mercados regionales y nacionales, lo cual impulsó la creación de la Bolsa de Bogotá en 1928, apuntalando así el proceso de maduración del mercado financiero y de la industrialización capitalina¹¹⁶.

Lo anterior se acentuó gracias al crecimiento económico del país en la década de 1920, en particular para el período comprendido entre 1925 y 1929 cuando el PIB per cápita creció a un promedio anual del 5,2% y el producto total a una tasa del 7,7% anual, sustentado en un acceso más amplio a los mercados internacionales de capital, el crecimiento de la industria petrolera, la entrada de divisas provenientes de la indemnización de los Estados Unidos por Panamá, y un proceso de fortalecimiento institucional¹¹⁷.

Las buenas condiciones que atravesaba el país permitieron que entre 1920 y 1929 se crearan ochocientos once nuevos establecimientos industriales concentrados en industria liviana en alimentos y bienes de consumo, y algunos en bienes intermedios y

114 Bejarano. Ob. cit., p. 210; Zambrano. Ob. cit., pp. 150-151.

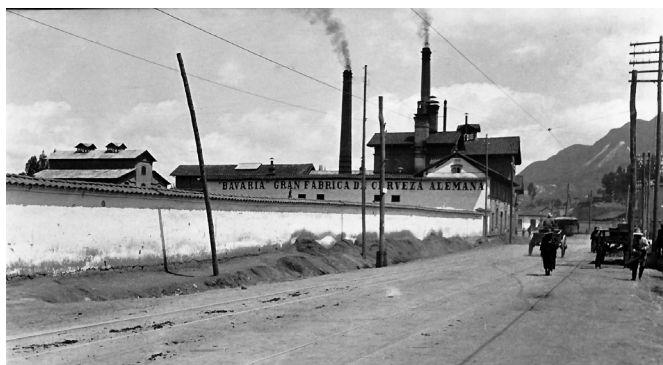
115 Correa. *Moneda y nación: del federalismo al centralismo económico en Colombia (1850-1922)*, pp. 42-46.

116 Zambrano. Ob. cit., p. 152.

117 Bejarano. Ob. cit., p. 218.

metalmecánica. Esto, entre otros factores, generó una migración hacia los centros industriales en desarrollo, con lo cual la población urbana creció entre 1925 y 1930 un 24%; en tanto en las cuatro principales ciudades creció a un ritmo del 31,7% para el mismo período, con una tasa de absorción de mano de obra para la manufactura del 10,8%¹¹⁸. De acuerdo con Zambrano, para la tercera década del siglo XX solo uno de cada tres habitantes era oriundo de Bogotá, con una afluencia mayoritaria de la región cundiboyacense¹¹⁹.

IMAGEN 16
FÁBRICA BAVARIA A COMIENZOS DEL SIGLO XX
(CON LA RUTA DEL TRANVÍA SOBRE LA VÍA)



Fuente: Fondo Luis Alberto Acuña, Colección Museo de Bogotá.

La ciudad creció hacia el nororiente con el surgimiento del barrio La Perseverancia (inicialmente Unión Obrera), desde la carrera 5 al oriente entre las calles 29 y 32, formado por cerca de mil familias obreras, vinculadas en su mayoría a la fábrica cervecera Bavaria y auspiciado por el dueño de la cervecera Leo S. Kopp¹²⁰, quien otorgó ayudas financieras a sus empleados para adquirir terrenos en el sector oriental de Altos de San Diego, inicialmente de propiedad de los hermanos Vega, con el doble propósito de

118 *Ibíd.*, p. 224.

119 Zambrano. *Ob. cit.*, p. 25.

120 La fábrica Bavaria fue inaugurada en 1889 entre las calles 29 y 32 y las carreras 13 y 15 en el costado occidental de la vía del tranvía; cfr. Baquero Mora. *Ob. cit.*, p. 79.

apoyarlos en la adquisición de vivienda, y reducir el tiempo y costo de desplazamiento a la fábrica¹²¹. En la zona comprendida entre el Parque de la Independencia y la plaza del barrio Egipto, había agrupaciones obreras, entre ellas, la de San Ignacio de Loyola 1 y 2, San Luis, San Martín, San Miguel y Egipto-Las Peñas, Las Aguas, Chiquinquirá y Belén, aunque ninguna contaba con dotación de servicios públicos¹²².

En el occidente, entre Chapinero y el actual barrio del 7 de Agosto, se comenzó a desarrollar de manera dispersa y con una población heterogénea el barrio Uribe Uribe. Hacia el occidente de la Estación de la Sabana se conformó el barrio Ricaurte, y al noroccidente de esta el barrio San Façon, compuesto por casas de inquilinato sin servicios de agua¹²³. La ampliación de la línea hacia el barrio Ricaurte comenzó a ser discutida desde 1916, para lo cual en el Acuerdo del Consejo Municipal No. 24 se destinaron 14.400 pesos destinados a la ruta y 4.000 pesos a la construcción de una nueva estación; esos dineros fueron producto de la venta de los terrenos donde estaba ubicada la Estación Central, que se tazarón en 30.000 pesos, y cuya diferencia (11.600 pesos) fue utilizada para llevar la ruta a San Cristóbal¹²⁴.

En los alrededores de Las Cruces, límite tradicional de la ciudad, se construyeron hacia el sur el barrio San Francisco Javier, del Circulo de Obreros, con noventa y seis casas en cuatro manzanas sin alcantarillado pero con cinco letrinas públicas y una pila en la plaza; a este le siguieron los barrios San Cristóbal y Primero de Mayo¹²⁵.

No es claro si este desarrollo de barrios obreros tuvo, como en el caso de Medellín, una relación íntima con el sistema del tranvía

121 Leo S. Kopp se convirtió en una figura central para los habitantes de la Perseverancia, al punto que tiene aún en la actualidad un halo de santidad y su tumba en el Cementerio Central es visitada en una especie de romería religiosa en la cual las personas le susurran al oído de su estatua sus problemas a la espera que el provea o interceda por la solución; cfr. Zambrano. Ob. cit., p. 33.

122 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 46; Baquero Mora. Ob. cit., p. 74.

123 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 46.

124 Alcaldía de Bogotá. Ob. cit.

125 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 46.

y el negocio inmobiliario. No obstante, la compra de la empresa del tranvía por el municipio se dio a la par con el crecimiento demográfico de la ciudad.

IMAGEN 17
TENDIDO DE LAS VÍAS DEL TRANVÍA (1910)



Fuente: Fondo Luis Alberto Acuña, Colección Museo de Bogotá

En ese entorno de crecimiento se perfeccionó el proceso de municipalización del tranvía. La empresa recibió de los empresarios estadounidenses cuatro líneas en operación; una planta eléctrica; ciento ochenta mulas, la mayoría viejas y pocas en capacidad de trabajo; nueve bueyes; seis carros eléctricos, uno de los cuales tenía el motor quemado, y treinta y tres carros de pasajeros y carga de tracción animal en estado de deterioro. La red apenas alcanzaba los 12 kilómetros de los cuales 2 kilómetros estaban electrificados entre el Parque Santander y la calle 26. El trayecto más largo era la línea original de la Plaza de Bolívar a Chapinero (6 km), aunque del sector de la Magdalena hasta Chapinero presentaba deterioro en los rieles y en los durmientes, y falta de balasto. Las otras tres rutas conectaban la Plaza de Bolívar con la estación del tren (2 km), la zona del Cementerio Católico (3 km), que se encontraba en un avanzado estado de abandono y no era operable, y la Perseverancia cerca de la fábrica de Bavaria (2 km)¹²⁶. Por otra parte, mediante el Acuerdo No. 2 del Concejo Municipal del 8 de

126 Junta Administradora del Tranvía Municipal. (1913). *Informe General*. Bogotá: Talleres Tipográficos de Régulo Domínguez, p. 4.

marzo de 1911, modificado más tarde por el No. 45 de 1911, se incorporaron las cuentas del Tranvía Municipal a las generales del municipio¹²⁷.

De acuerdo con el Informe General de la Junta Administradora del Tranvía de 1913, en 1910 se recibieron de la empresa estadounidense las estaciones antiguas en buen estado de servicio, pero las carrileras de la ciudad abandonadas o en muy mal estado, de tal manera que las consideraban prácticamente inservibles. El edificio de la planta eléctrica y la maquinaria se encontraban en buen estado a pesar de ser obsoletos¹²⁸.

Se recibieron dos predios, uno de ellos con una construcción en madera, y el otro con una construcción en material donde funcionaba la Estación Central (en la calle 26 al frente del Cementerio Católico), junto a la cual había un edificio con algunas máquinas y la antigua planta eléctrica que servía el tramo electrificado de la carrera 7.^a con altos costos. Así mismo, se recibió una casa cerca de Chapinero conocida como Caserta. Los rieles y repuestos recibidos en la transición, aunque abundantes, no correspondían a la nueva necesidad de servicio eléctrico, razón por la cual fue necesario hacer pedidos para la operación de los tranvías eléctricos y de la planta de energía¹²⁹.

Las reparaciones a los equipos fueron una constante en los primeros años de la municipalización del servicio, llevando a que en 1912 cerca del 30% del parque estuviera fuera de servicio, lo que ocasionó que no hubiera suficiente oferta de carros, y que los que operaban estuvieran con sobrecupo¹³⁰.

Superar esta situación implicó aumentar el número de carros en operación, lo que requirió no solo comprar nuevos equipos, sino actualizar la cadena de suministros de partes y materias primas para mantenerlos operando, así como capacitar al personal de servicio a cargo y adecuar la infraestructura física. En ese sentido, para 1912 la planta eléctrica consumía un promedio de 152.580

127 Alcaldía de Bogotá. Ob. cit.

128 Junta Administradora del Tranvía Municipal. *Informe General* 1913, cit., p. 4.

129 *Ibíd.*, pp. 4-5.

130 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 58.

kilos diarios de carbón, lo que llevó a que se otorgara la explotación de yacimientos en el cerro de Guadalupe mediante el Acuerdo No. 16 de 1913 del Concejo Municipal; además, la empresa debió instalar tuberías que conectaran los desagües de los parques Centenario y de la Independencia con el tanque de agua en la planta para paliar el suministro de agua del acueducto que era insuficiente¹³¹.

IMAGEN 18
ALAMEDA DE EUCALIPTOS EN LOS ALREDEDORES
DEL PARQUE DEL CENTENARIO (1910)



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá, Archivo JVOR.

Luego de la corta gerencia de Tomás Samper, seguida por la de Camilo Carrizosa, el tranvía estuvo a cargo de Enrique Morales entre 1911 y 1915. Según el Informe General de la Junta Administradora del Tranvía de 1915, en los cinco años de administración municipal la empresa invirtió 26.922,69 pesos en adecuación de infraestructura de bienes muebles, y 10.037,80 pesos en maquinaria para los talleres¹³².

En 1915 la empresa compró ocho carros eléctricos a la fábrica J. G. Brill & Co. para completar un total de trece carros de pasajeros y uno de carga¹³³, y se amplió la capacidad eléctrica con

131 *Ibíd.*, p. 59; Junta Administradora del Tranvía Municipal, 1913, pp. 6-8; Alcaldía de Bogotá, cit..

132 Junta Administradora del Tranvía Municipal. (1915). *Informe General*. Bogotá: Casa Editorial de Arboleda y Valencia, pp. 3-4.

133 De los veintiocho carros que prestaban el servicio para tracción animal, al-

una planta adicional de 1.000 caballos de fuerza marca General Electric Co., por un valor total de 47.300 pesos, lo que se hizo mediante un pago inicial de 6.000 pesos y un crédito amortizable entre 1915 y 1916 con una tasa anual del 6%¹³⁴. Con esta planta, se amplió el servicio hasta 1930, siendo complementada desde 1925 con la energía de las Empresas Unidas¹³⁵.

En 1913, mediante el Acuerdo No. 22 del 14 de octubre, se autorizó un empréstito por 50.000 pesos para la electrificación de las rutas y la compra de terrenos de la línea Central, en desarrollo del cual se construyeron carrileras entre la calles 2 y 7 por la carrera 7.^a, junto con el tendido de la línea aérea en ese sector, y se compraron en Bélgica, a través de Hesse, Newmann & Co de Hamburgo, seis carros eléctricos cerrados¹³⁶. No obstante, como consecuencia de la Primera Guerra Mundial, el gobierno belga embargó la fábrica por ser una propiedad alemana y los carros no fueron despachados. Entre 1910 y 1923 la infraestructura del tranvía evidenció un crecimiento permanente hacia los barrios de mayor demanda, aunque el parque de vehículos no aumentó a la misma velocidad, en particular por las dificultades evidentes de la importación de material rodante durante la guerra.

Uno de los primeros proyectos de la administración municipal fue ampliar el servicio a los barrios del sur de la ciudad. En 1916 el tranvía llegaba hasta San Cristóbal y en 1918 a Yomasa. En 1922 estaba electrificada casi la totalidad de las líneas, pero el servicio era prestado tanto por carros eléctricos como por carros de tracción animal¹³⁷.

En la ruta de Chapinero circulaban diez carros que hacían veintiocho viajes diarios, con una duración de veintiocho minutos, y treinta y seis paradas en sus seis kilómetros. La ruta de transfe-

gunos estaban siendo utilizados como remolques por la empresa; cfr. Junta Administradora del Tranvía Municipal *Informe General* 1915, cit., p. 6.

134 Junta Administradora del Tranvía Municipal. *Informe General* 1915, cit., p. 6.

135 Esquivel. Economía y transporte urbano en Bogotá, 1884-1930, cit., p. 45.

136 Junta Administradora del Tranvía Municipal. *Informe General* 1915, cit., p. 6; Alcaldía de Bogotá. Ob. cit.

137 Jaramillo & Parías. Ob. cit., p. 12.

rencia de chapinero que salía de la estación por la carrera 13 hasta la calle 72, y de allí conectaba con la carrera 7.^a (1.38 kms) era operada por un carro de color amarillo que hacía setenta y cinco viajes de siete minutos con tres paradas. En ese período la localidad de Chapinero pasó de tener 7.236 habitantes a 9.277, con una tasa de poco más del 3% anual¹³⁸.

IMAGEN 19

LÍNEA DEL TRANVÍA SOBRE LA CARRERA 7.^a CON CALLE 4
(AL FRENTE DE LA CASA DEL POETA LUIS VARGAS TEJADA)



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá, Archivo JVOR.

La ruta Central I partía del cementerio Central por la calle 23 hacia la carrera 7.^a y de allí al sur hacia San Cristóbal; era cubierta por cuatro carros que realizaban veintiséis viajes diarios con una duración promedio de treinta y tres minutos cada uno, y en su poco más de seis kilómetros hacían cuarenta y un paradas. La ruta Central II iba del Cementerio Central a San Cristóbal, desde la calle 26 por la carrera 13 hasta la calle 15, y de allí hacia la carrera 7.^a. En sus poco más de 6 kilómetros operaban veintiún carros (de color azul) que realizaban veintiún viajes diarios con una duración promedio de treinta y siete minutos con cuarenta y cinco paradas¹³⁹.

Previamente, en 1898 se había sido intentado cubrir la ruta hasta San Cristóbal mediante una empresa fallida llamada Tran-

138 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., pp. 64-65; Junta Administradora del Tranvía Municipal *Informe General* 1915, cit., p. 11; Baquero Mora. Ob. cit., p. 85.

139 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 65; Junta Administradora del Tranvía Municipal, 1915, p. 11; Baquero Mora. Ob. cit., p. 85.

vía de San Cristóbal, con la cual se pretendía dar salida a los productos extraídos de la zona tales como carbón, arcilla, leña, piedra, arena y barro, o los cultivos de trigo, la producción de harina, de leña y de madera, lo cual, junto con el contenido hidráulico del río Fucha, presentaba un potencial de desarrollo interesante hacia el sur, y, simultáneamente, tenía como propósito extender el negocio inmobiliario de quintas de recreo en la zona.

A comienzos del siglo XX la zona presentaba una importante dinámica económica lo que dio lugar a la fundación de fábricas de ladrillos y de tubos de gres como Tubos Moore, San Cristóbal, Vencedor, Sidel, Lazail, La Fuerza, La Gressa, R. Calvo y las fábricas de las familias Poveda, Posada, Tavera, Chávez y Orjuela, entre otras. En ese sentido, y como otras rutas, Tranvía de San Cristóbal se dedicó fundamentalmente al transporte de carga, con lo cual la movilización de pasajeros se limitaba a la parte alta del barrio Las Cruces y al barrio San Francisco Javier (fundado en 1912 por el sacerdote jesuita José María Campoamor a través de su organización del Círculo Obrero), zona que tuvo tasas de crecimiento importantes a comienzos del siglo XX, con 6.292 habitantes en 1918^[140].

La ruta Occidente-Norte salía de Paiba por la calle 13 para tomar la carrera 18 y conectar con la calle 10, siguiendo por la carrera 7.^a hasta San Diego. Eran tres kilómetros operados por cinco carros con treinta y ocho viajes diarios de veintinueve minutos en promedio con treinta y dos paradas. Esta ruta tenía como objetivo conectar el oriente de Bogotá con la zona de desarrollo industrial, de tal manera que servía a los barrios Las Aguas, Las Nieves, La Catedral, San Diego, La Perseverancia, Bavaria, San Ignacio de Loyola, San Luis y San Martín^[141].

La ruta Occidente-Sur salía Paiba hacia la calle 13, y de allí tomaba la carrera 18 al norte hasta la calle 15 por donde continuaba hasta la carrera 7.^a para llegar a Las Cruces. Con 3,5 kilómetros era atendida por tres carros que realizaban un promedio de cuarenta viajes diarios de treinta minutos cada uno con treinta y dos

140 Acosta Rosas & Baquero Mora. Ob. cit., p. 19; Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 66.

141 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 67.

paradas. Esta ruta conectaba los barrios Egipto, Las Cruces, Santa Bárbara, la Peña y Belén con la zona de desarrollo industrial al occidente¹⁴², y permitió generar un tráfico de personas y de productos entre Las Cruces y los límites de la ciudad hacia el Cementerio Central, sirviendo de puerta de entrada a las mercancías que venían de los poblados al oriente de Bogotá, como Chipaque y Ubaque, con ladrillos, tejas y tubos elaborados en San Cristóbal¹⁴³.

IMAGEN 20
TRANVÍA POR LA CALLE 13



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá, Archivo JVOR.

La ruta Alameda y carrera 10.^a partía del Cementerio Central por la calle 26, donde tomaba la carrera 13, subía por la calle 15 hasta la carrera 7.^a, continuaba hasta la calle 10 y bajaba por esta a la carrera 10.^a donde continuaba hasta la calle 1B. Este era un recorrido de 4 kilómetros atendidos por cuatro carros que hacían veinticinco viajes diarios de treinta y cinco minutos y con cuarenta paradas. Atendía fundamentalmente la conexión entre los barrios Córdoba, San Victorino, La Paz y los lugares aledaños¹⁴⁴.

Según el Informe de la Junta, de un total de 19.147 metros faltaban por dotar de corriente eléctrica 3.532 metros de ruta, aproximadamente un 18,5%, y cerca de 18.000 metros de cables aéreos de conducción de energía. Así mismo, existía un plan de mejo-

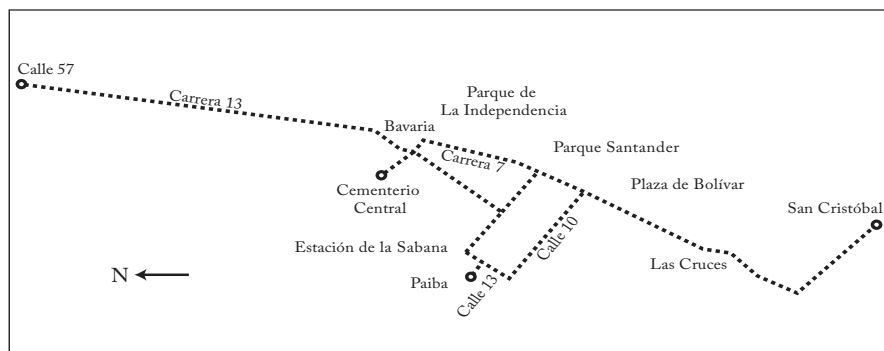
142 Ídem.

143 Acosta Rosas & Baquero Mora. Ob. cit., p. 17.

144 Rodríguez & Núñez. Ob. cit.

ramiento de las carrileras para ampliar los radios de las curvas, disminuir las pendientes, nivelar los rieles y reemplazar los rieles viejos de 20 y 30 libras que ya estaban deteriorados¹⁴⁵.

MAPA 5
RUTAS DEL TRANVÍA (1910-1920)



Fuente: Acosta y Baquero (2007) y Morrison (2007), modificado por el autor.

El final de 1919 fue complejo para la empresa, pues debió enfrentar una huelga de sus trabajadores en noviembre y el daño de uno de los dínamos más importantes de la planta eléctrica en diciembre, el cual tuvo que ser reparado de manera improvisada por no contar con los repuestos y su rendimiento estuvo por debajo de lo requerido mientras se importaban las piezas. En 1920 la empresa empezó a gestionar la importación de nuevos carros y en los talleres de la empresa se construyeron seis¹⁴⁶. Los carros importados a la St. Louis Car Co. de los Estados Unidos eran de doce ejes, al tiempo que continuaban las gestiones ante el gobierno belga para tratar de recuperar los carros comprados y que no fueron despachados como consecuencia de la Primera Guerra Mundial¹⁴⁷.

Entre 1911 y 1921 la oferta (carro-kilómetro) creció a una tasa promedio anual del 5,3%, y entre 1921 y 1924 se llegó al 15,2%

145 Junta Administradora del Tranvía Municipal. *Informe General* 1915, cit., p. 12.

146 Tranvía Municipal de Bogotá. *Informe de la Gerencia 1920* (1921). Bogotá: Casa Editorial de Arboleda y Valencia, pp. 7-8.

147 Informe de la Gerencia (31 de enero de 1919). *Registro Municipal* (1383), p. 339.

en términos absolutos y 9,7% en términos per cápita; entre 1924 y 1926 hubo una contracción y entre 1926 y 1929 un crecimiento anual del 10% bruto y 5,2% per cápita¹⁴⁸.

Tabla 3
CRECIMIENTO DEL SERVICIO DEL TRANVÍA (1911-1929)

Año	No. de carros	Pasajeros (miles)	Tasa de crecimiento anual %	Población	Pasajeros per cápita	Tasa anual de crecimiento %
1911	27	3.547		117.833	30,10	
1912	27	3.887	9,59	121.257	32,06	6,49
1913	29	4.567	17,49	124.780	36,60	14,18
1914	31	5.325	16,60	128.406	41,47	13,30
1915	32	5.480	2,91	132.137	41,47	0,01
1916	34	6.064	10,66	135.977	44,60	7,53
1917	33	6.905	13,87	139.928	49,35	10,65
1918	33	6.895	-0,14	143.994	47,88	-2,96
1919	32	8.035	16,53	150.099	53,53	11,79
1920	30	10.176	26,65	156.463	65,04	21,49
1921	31	10.413	2,33	163.097	63,85	-1,83
1922	36	11.916	14,43	170.012	70,09	9,78
1923	41	12.666	6,29	177.221	71,47	1,97
1924	43	13.387	5,69	184.735	72,47	1,39
1925	44	14.412	7,66	192.528	74,86	3,30
1926	46	15.047	4,41	200.244	75,14	0,38
1927	53	16.863	12,07	209.244	80,59	7,25
1928	56	19.561	16,00	218.116	89,68	11,28
1929	60	19.932	1,90	227.364	87,67	-2,25

Fuente: Jaramillo y Parías, 1995, p. 13; y Baquero Mora, 2009, pp. 115 y 129 (con ajuste de las cifras poblacionales de la Tabla 2).

148 Jaramillo & Parías. Ob. cit., p. 15.

Como se observa en la Tabla 4, la empresa fue superavitaria durante el período y se constituyó en un importante recurso fiscal para el municipio. El principal debate giró en torno a si los excedentes se debían reinvertir o trasladar a otros gastos del municipio. Además, el remanente operacional fue superior al 50% en varios períodos.

TABLA 4
RENDIMIENTOS DEL TRANVÍA (1911-1929)

Año	Producto bruto (\$)	Gastos de explotación (\$)	Producto neto (\$)	P.neto/P. bruto (%)
1910*	44.085	14.607	29.477	66,86
1911	178.598	86.226	92.372	51,72
1912	196.960	93.384	103.576	52,59
1913	230.916	108.133	122.783	53,17
1914	269.088	119.789	149.299	55,48
1915	282.774	120.349	162.425	57,44
1916	304.528	130.488	174.040	57,15
1917	346.634	152.590	194.044	55,98
1918	345.091	159.953	185.138	53,65
1919	401.991	177.948	224.043	55,73
1920	511.305	244.357	266.948	52,21
1921	516.578	250.710	265.868	51,47
1922	595.834	279.691	316.143	53,06
1923	635.570	297.355	338.215	53,21
1924	666.409	401.451	264.958	39,76
1925	735.083	511.113	223.970	30,47
1926	763.842	429.393	334.449	43,79
1927	853.874	470.549	383.325	44,89
1928	919.452	574.672	344.780	37,50
1929	1.014.103	652.326	361.777	35,67

Fuente: Jaramillo & Parias, 1995, p. 19 y Junta Administradora del Tranvía Municipal, 1915, p. 15.

* Corresponde solo a 86 días de operación luego del boicot y la compra de la empresa.

Entre 1919 y 1923 el cambio en la infraestructura se explica por el tránsito de los vehículos de tracción animal a los nuevos eléctricos, así la disminución del número de carros fue de treinta y cuatro a treinta unidades, hasta 1922 cuando se incrementó a treinta y seis con la puesta en marcha y refaccionamiento de nuevos carros; en 1923 había cuarenta y uno y en 1924 cuarenta y cinco. Debido a las dificultades para importar repuestos, los carros se mantenían en servicio el mayor tiempo posible y solo entraban a los talleres cuando no podían ya operar¹⁴⁹.

El 26 de febrero de 1920, mediante el Acuerdo No. 1 del Consejo Municipal, se ratificó la compra de dos lotes en Ubaque a Fabio González por un valor total de 10.850 pesos, con lo cual la Empresa del Tranvía Municipal adquirió las propiedades necesarias para instalar una nueva planta hidroeléctrica. Esta compra fue protocolizada mediante la Escritura Pública No. 2668 del 20 de diciembre de 1919 en la Notaría Segunda¹⁵⁰.

En 1920 las líneas tendidas tenían una longitud de 31,76 kilómetros, frente a lo cual se aprobó la consecución de un préstamo por 10 millones de pesos para extenderlas a distintos puntos de la ciudad lo que parece no haberse puesto en práctica sino hasta 1924, cuando el municipio contrató un empréstito por US\$10 millones con el banco Dillon Read & Co., de Estados Unidos, de los cuales se usaron US\$4 millones. Solo una parte fue destinada al tranvía y al acueducto, aunque la empresa pagó a partir de 1929 la totalidad del saldo. Esto se hizo en varias ocasiones y, además, los recursos se utilizaron para construir el matadero municipal, ampliar y mejorar las plazas de mercado, construir vivienda obrera y escuelas públicas, ampliar las rutas y mejorar el servicio de higienización¹⁵¹.

No obstante, la información disponible da cuenta de que para 1925 las vías y el tendido eléctrico estaban en un fuerte estado de deterioro pues no se habían hecho las inversiones necesarias para su ampliación y mantenimiento. En muchas ocasiones las vías se

149 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., pp. 103-104.

150 Alcaldía de Bogotá. Ob. cit.

151 Jaramillo & Parías. Ob. cit., p. 36.

repararon con rieles de fabricación local que no eran de características similares a los importados y que provocaban tropiezos en el servicio¹⁵².

Lo mismo ocurría con el mantenimiento de las líneas eléctricas que seguían en servicio a pesar de su desgaste y de haber superado el tiempo de operación, ocasionando averías, una transmisión por debajo de la capacidad requerida que ralentizaba los carros y frecuentes cortes en el servicio. Así mismo, en el período 1920-1929 solo se instalaron 4.434 metros nuevos de vía¹⁵³.

Lo anterior sumado a un incremento sostenido de alrededor de un millón de pasajeros anuales en el uso del servicio entre 1924 y 1929, llegando a movilizar un estimado de 96.758.684 pasajeros durante esos años, lo que probablemente se debe al aumento de las frecuencias al reemplazar los tranvías de mulas por eléctricos, la electrificación de las rutas, la estabilidad de las tarifas y, sin duda, el incremento de la población de Bogotá¹⁵⁴.

La modificación de las rutas no tuvo mayores cambios, pero el incremento obedeció a ajustes en su ampliación a ciertos barrios obreros y al incremento de empleados: a la ruta Alameda-Luna Park se le adicionó La Hortúa-Iglesia de San Antonio; la ruta Paiba-Barrio Primero de Mayo se modificó en sus dos extremos para salir de Paiba a la Estación de la Sabana por la calle 15 para tomar la carrera 7.^a y de allí al barrio Primero de Mayo; la ruta Barrio Ricaurte-Calle 22 se acortó para no salir de Paiba sino del Ricaurte y terminar en la calle 22 y no en San Diego; la ruta Matadero Público, que se inauguró con una transferencia desde Paiba hasta el edificio en la carrera 30^[155].

En términos de expansión urbana, los nuevos barrios obreros de la ciudad fueron construidos en zonas aisladas del casco urbano en general en lotes de antiguas fincas y carecían de servicios públicos así como de transporte y movilidad adecuados, además, era inviable pensar en ampliar el servicio de transporte en 1929 a

152 *Ibíd.*, p. 105.

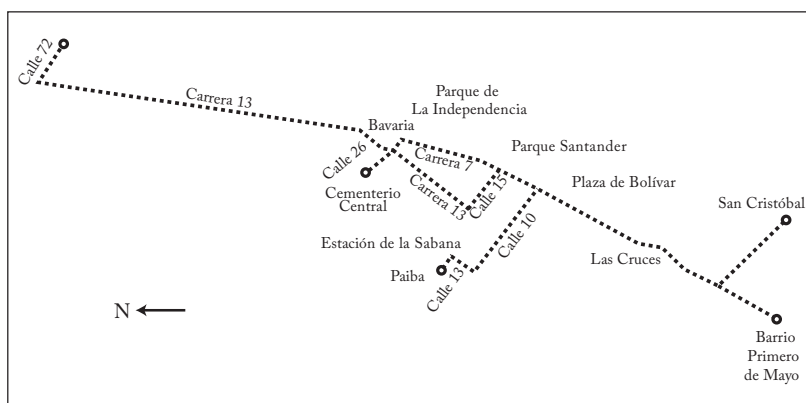
153 *Ibíd.*, p. 106

154 *Ibíd.*, p. 108.

155 *Ibíd.*, pp. 108-109.

un costo de 14.967,35 pesos el kilómetro con tarifas de ¢5 para el público general o de ¢2.5 para los obreros¹⁵⁶.

MAPA 6
RUTAS DEL TRANVÍA, 1920-1930



Fuente: Elaboración propia a partir de Acosta y Baquero (2007) y Morrison (2007).

El problema consistía en que usualmente se contrataban créditos para otros rubros del municipio que eran cancelados por la Empresa del Tranvía, lo que la ponía en una situación de fragilidad financiera y operativa al no invertir en el servicio y la operación¹⁵⁷. El efecto se puede observar en el Tabla anterior en el cambio del producto bruto y en los gastos de explotación entre 1923 y 1925.

Durante la administración de Arturo Hernández se aumentó en un 20% el número de carros nuevos (12), se invirtió en la reconstrucción y ampliación de la planta eléctrica, y se dedicó una porción importante a pagar la deuda atrasada. A partir de 1929 la situación de la empresa comenzó a ser inestable¹⁵⁸.

Como se puede observar en el Tabla 5, entre 1911 y 1928 hubo un incremento en el uso del sistema, salvo en 1917 cuando se observa un decrecimiento del 0,1% en el número de pasajeros frente al año anterior; para luego repuntar significativamente en los años

156 *Ibíd.*, p. 109.

157 Jaramillo & Parías. *Ob. cit.*, p. 22.

158 *Ibíd.*, p. 23.

siguientes. No obstante, el aumento del número de viajes per cápita se ve rezagado en todos los años frente al crecimiento bruto del uso del sistema, lo cual quiere decir que el aumento de la población no se tradujo en una mayor utilización del servicio.

Así mismo, hubo una reducción en los gastos de operación, lo que afectó los rendimientos por pasajero debido al aumento de los costos y a unos ingresos relativamente constantes, en parte porque la tarifa se mantuvo en ¢5 (tarifa normal) sin que se ajustara a la inflación. Otras tarifas, que representaban ingresos marginales, eran las de ¢2 para los obreros en las horas de la noche o en la madrugada y de ¢2,5 para estudiantes menores de 14 años que tenían a su disposición tiqueteras al comienzo del año escolar. Además, existía un servicio expreso para el Gimnasio Moderno que conectaba dos veces al día la ruta ubicada entre la calle 67 y la Avenida de Chile. En la noche, y hasta las 5 am, la carga se movilizaba al doble de la tarifa diurna¹⁵⁹.

TABLA 5
RELACIÓN DEL PRODUCTO BRUTO Y DE LOS GASTOS DE EXPLOTACIÓN
POR PASAJERO (1911-1929)
(CIFRAS EN CENTAVOS)

Año	Prod. Bruto/pasajero	Gasto de explotación/pasajero
1911	5,035	2,431
1912	5,067	2,402
1913	5,056	2,368
1914	5,053	2,250
1915	5,160	2,196
1916	5,022	2,152
1917	5,020	2,210
1918	5,005	2,320
1919	5,003	2,215
1920	5,025	2,401
1921	4,961	2,408

159 Esquivel. Sociedad y transporte urbano en Bogotá, 1865-1950, cit., p. 29; Acosta Rosas & Baquero Mora. Ob cit., p. 30.

Año	Prod. Bruto/pasajero	Gasto de explotación/pasajero
1922	5,000	2,347
1923	5,018	2,348
1924	4,978	2,999
1925	5,100	3,546
1926	5,076	2,854
1927	5,064	2,790
1928	4,700	2,938
1929	5,088	3,273

Fuente: Jaramillo & Parias, 1995, p. 24.

Como se puede ver en la Tabla 6, si se mide por la relación entre los puestos disponibles y la población o los viajes per cápita, la utilización de la capacidad instalada apenas creció en el período observado. Es decir, si bien el parque aumentó, esto apenas compensó los cambios demográficos.

TABLA 6
CAPACIDAD DEL TRANVÍA Y UTILIZACIÓN (1911-1930)

Año	Pasajeros	No. Carros	Población	Puestos ofrecidos*	Puestos/población	Viajes per cápita
1911	3.547	27	121.257	675	0,006	0,03
1912	3.887	27	124.780	675	0,005	0,03
1913	4.567	29	128.406	725	0,006	0,04
1914	5.325	31	132.137	775	0,006	0,04
1915	5.480	32	135.977	800	0,006	0,04
1916	6.064	34	139.928	850	0,006	0,04
1917	6.905	33	143.994	825	0,006	0,05
1918	6.895	33	150.099	825	0,005	0,05
1919	8.035	32	156.463	800	0,005	0,05
1920	10.176	30	163.097	750	0,005	0,06
1921	10.413	31	170.012	775	0,005	0,06

Año	Pasajeros	No. Carros	Población	Puestos ofrecidos*	Puestos/población	Viajes per cápita
1922	11.916	36	177.221	900	0,005	0,07
1923	12.666	41	184.735	1.025	0,006	0,07
1924	13.387	43	192.528	1.075	0,006	0,07
1925	14.412	44	200.244	1.100	0,005	0,07
1926	15.047	46	209.244	1.150	0,005	0,07
1927	16.863	53	218.116	1.325	0,006	0,08
1928	19.561	56	227.364	1.400	0,006	0,09
1929	19.932	60	240.000	1.500	0,006	0,08
1930	18.329	72	244.000	1.800	0,007	0,08

Fuente: Esquivel, 1997, p. 71. Las cifras poblacionales están corregidas por las de la Tabla 2. Los cálculos del número de puestos fueron realizados por Esquivel sobre carros abiertos de menor capacidad, lo cuales tenían capacidad para veinticinco pasajeros sentados.

El Tranvía Municipal de Bogotá funcionó entre 1910 y 1929 en dos áreas operativas: la administrativa y la técnica. La primera incluía la junta administradora, la gerencia, el contador-secretario, el tesorero y el ingeniero, y, según el momento del período, la gerencia dependía de la junta o del Concejo Municipal¹⁶⁰.

Entre 1910 y 1923 hubo cambios continuos en el manejo administrativo debido a las decisiones del Concejo, en particular en lo referente a los nombramientos, la composición y funcionamiento de la junta administradora y la gerencia, en una puja permanente entre el Concejo y la junta por el control de la empresa¹⁶¹.

Antes de la compra en 1910, mediante el Acuerdo Municipal No. 27 de 1910 el Concejo había ordenado que tras la adquisición en la junta controlante de la empresa participaran diez particulares del sector comercio, con períodos de tres años, que pudieran dar garantía en dos aspectos: la aceptación de la ciudadanía y el aisla-

160 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 49.

161 Ídem.

miento de la influencia política. En el Acuerdo quedó estipulado que la junta nombraba el gerente por un período igual al de los miembros de la junta. El primer gerente provisional nombrado en septiembre de 1910 bajo este esquema fue Tomás Samper. Pocos días más tarde, el Concejo promulgó el Acuerdo Municipal No. 31 de 1910 que autorizó la reelección indefinida de los miembros de la junta y que el cargo de gerente sería de libre nombramiento y remoción por esta¹⁶².

Esos mecanismos de cambio fueron aplicados de manera continua entre 1910 y 1923; por ejemplo, mediante el Acuerdo Municipal No. 16 de 1913 se sustituyeron las funciones de la junta; con el Acuerdo Municipal No. 34 de 1917 el quórum decisorio; con el Acuerdo Municipal No. 13 de 1921 su composición a cinco miembros principales y cinco suplentes; mediante el Acuerdo No. 19 de 1922 el nombramiento del gerente pasó a ser potestad del Concejo; y a través del Acuerdo Municipal No. 47 en 1925 de nuevo cambió la composición a tres miembros elegidos por el Concejo¹⁶³.

TABLA 7
CAMBIOS EN LA ADMINISTRACIÓN (1920-1924)

	Acuerdo 27 de 1910	Acuerdo 31 de 1910	Acuerdo 34 de 1917	Acuerdo 13 de 1921	Acuerdo 19 de 1922	Acuerdo 91 de 1923	Acuerdo 47 de 1924
Composición de la junta	D i e z miembros			C i n c o miembros y cinco suplentes			T r e s miembros
Período de la junta	T r e s años fijos	Tres años con reelección indefinida		Tres años fijos			

162 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 50; Ortega, A. (1923). *Ferrocarriles colombianos*, Vol. 2. Bogotá Imprenta: Nacional, p. 658.

163 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 52.

	Acuerdo 27 de 1910	Acuerdo 31 de 1910	Acuerdo 34 de 1917	Acuerdo 13 de 1921	Acuerdo 19 de 1922	Acuerdo 91 de 1923	Acuerdo 47 de 1924
Quórum			Tres para sesionar y decidir				
Funciones	N o m - bra ge- rente				N o nombra gerente pero si el inge- niero		
Nombra- miento del gerente	Junta a d m i - nistra- dora			Puede ser miembro de la jun- ta	N o m - brado por el Concejo		
Período del geren- te	T r e s años fi- jos	Libre nombra- miento y remoción			Dos años fi- jos	Re- frenda los dos años fi- jos	

Fuente: Rodríguez y Núñez, 2003, pp. 52-53.

El área técnica de la empresa estaba en cabeza del ingeniero y se encargaba de cuatro secciones: conservación de líneas y edificios; acarreo, estaciones y tráfico (operación y supervisión del servicio); planta y talleres, y construcción y conservación de la línea aérea. En el área técnica no hubo grandes modificaciones de las reglas del juego durante el período¹⁶⁴.

Luego de este último cambio, el 4 de enero de 1924 se posesionó como gerente Samuel Montaña, quien sucedió a Nemesio Camacho. Para ese momento la empresa atravesaba situaciones internas que deterioraron el clima laboral, de forma que incidentes como un llamado de atención disciplinario a un inspector y a un conductor que no llevaron el registro de pasajeros de manera adecuada terminó en explicaciones públicas del gerente el 13 de

164 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 55.

marzo y una carta abierta de algunos empleados el 16 de marzo que se desligaban de un supuesto grupo de representación que estaba llamando a una huelga. El 20 de abril los nombres de algunos conductores de la línea de Chapinero no aparecieron en las listas de la nómina, ante lo cual supusieron que los rumores de despidos eran ciertos y suspendieron el servicio en la línea, y horas más tarde los conductores de otras líneas comenzaron a seguir el ejemplo¹⁶⁵.

El superintendente, un español de apellido Castillo y García que se había granjeado fama de violento y arbitrario con los trabajadores, llegó hacia las 3.30 pm a los depósitos en Chapinero y en medio de la discusión con los conductores le disparó al conductor Plinio Cárdenas, quien murió más tarde en la clínica Marly. El superintendente fue arrestado por la policía, no sin antes ser golpeado por los otros trabajadores¹⁶⁶.

Ese hecho provocó la reacción de los habitantes de Chapinero y de los empleados del tranvía, quienes a pesar del despido de Castillo y García, y de Ernesto Mejía (jefe de tráfico), del reintegro de los conductores que habían sido excluidos de la nómina y de la firma de un compromiso para reanudar operaciones, paralizaron el servicio en toda la ciudad, organizando los empleados una marcha por la calle 26 y la carrera 7.^a que llegó hasta la Casa del Pueblo en la calle 2, donde recibieron el respaldo del Sindicato Central Obrero de Colombia cuyos miembros los asesoraron en la conformación de una junta de reclamación compuesta por los empleados de todas las líneas y de los talleres, y por los representantes del sindicato y de la Asociación de Obreros sin Trabajo¹⁶⁷.

El memorando tenía 22 puntos de discusión que incluían la destitución del gerente y diversos empleados en distintos niveles de la dirección, una indemnización a la familia del empleado muerto, el reintegro de los empleados despedidos y la confirmación de los demás, la adjudicación de las vacantes de las destituciones pedidas a los empleados de mayor antigüedad, la limitación al número de supernumerarios nombrados por línea y no nombrar

165 *Ibíd.*, p. 89.

166 *Ibíd.*, p. 90.

167 *Ibíd.*, p. 90

empleados para los carros de reserva, que no hubiera sanciones ni represalias por el paro y la anulación del reglamento de trabajo de la empresa¹⁶⁸.

Así mismo, se pedía establecer salarios mínimos en la empresa y un incremento general, aunque discriminado por oficio, a todos los trabajadores, así como el reconocimiento del pago de horas extras, de indemnizaciones en caso de accidentes de trabajo, de pensión vitalicia, de dotación de trabajo, un trato justo en las reclamaciones y que se tuviera siempre presente al sindicato de tranviarios en las negociaciones¹⁶⁹.

El 23 de abril, luego de varios días de negociaciones con el Ministro de Industrias, el Secretario del Ministerio, el Jefe de la Oficina del Trabajo, el Gobernador de Cundinamarca, el Alcalde de Bogotá, el gerente de la empresa, los miembros de la Junta Administradora, los representantes y abogados de los sindicatos de tranviarios, y el asesor del Sindicato Central de Obreros de Colombia, se consiguió un acuerdo que reconocía la mayoría de las reclamaciones¹⁷⁰.

El Acuerdo del Concejo Municipal No. 47 de noviembre de 1924 ordenó que una vez canceladas las deudas bancarias que afectaban las rentas de la empresa, el Concejo Municipal nombró tres miembros de la junta administradora. El 26 de diciembre, el Concejo modificó su carácter de empresa independiente y la convirtió en un departamento de las Empresas Municipales de Bogotá¹⁷¹.

La Dirección de las Empresas Municipales de Bogotá, conformada por un interventor de obras, designado como presidente, y tres personas elegidas por el Concejo Municipal por un período de tres años tuvo entre sus funciones el manejo autónomo del acueducto, el tranvía y las plantas eléctricas municipales. Apetito-só botín para los políticos de la época.

En 1925 las Empresas Municipales denunciaron irregularidades y negligencia en el manejo de los tiquetes del tranvía lo que

168 Ídem.

169 Ídem.

170 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 91

171 *Ibíd.*, p. 92.

probablemente dio lugar a fraudes en el recaudo; se descubrió que el valor nominal de los tiquetes recibidos por los pasajeros era mayor que el valor de los tiquetes vendidos, lo cual solo podía haberse dado por emisiones falsas, ventas que no entraron a la caja o negligencia en el manejo de los recursos¹⁷². Situación que se aunaba a un deterioro constante en el servicio público.

Como consecuencia de tales problemas, mediante el Acuerdo No. 5 del 3 de mayo el Concejo decidió separar en 1926 el manejo operativo del tranvía y el del acueducto, pero mantener unificado el manejo financiero en una unidad de hacienda. No obstante, mediante el Acuerdo Municipal No. 68, en diciembre de ese año se modificó la estructura de la Dirección de las Empresas Municipales que ahora quedaba integrada por un interventor y dos miembros designados por el Concejo que administrarían cada uno el acueducto y el tranvía, con lo que se suprimió la persona encargada de hacienda y sus funciones quedaron distribuidas entre estos. Esta organización se mantuvo hasta 1929¹⁷³.

El 23 de enero de 1929 se nombró como gerente del tranvía a Hernando de Velasco¹⁷⁴, quien hasta ese momento se desempeñaba como Secretario de Gobierno de la alcaldía, nombramiento que fue señalado por la prensa de la época como sorpresivo, y que no estaba dentro de los posibles sucesores de José Arturo Hernández, quien había sido nombrado como Ministro de Obras Públicas por Abadía Méndez. De acuerdo con los comentarios, ese nombramiento había resultado de las reuniones sostenidas en días anteriores por el llamado “estado mayor de la antigua rosca municipal”, y apoyado de manera decidida por Alejandro Osorio, gerente del acueducto¹⁷⁵.

Tanto Osorio como De Velasco hacían parte del grupo político de José Arturo Hernández y Ruperto Melo, entre otros, quienes

172 *Ibíd.*, p. 93.

173 Alcaldía de Bogotá. Ob. cit.

174 Cuñado del presidente Abadía Méndez.

175 El Dr. Hernando de Velasco gerente del tranvía. (23 de enero de 1929). *El Tiempo* (6223), p. 1 y 12. Recuperado el 10 de febrero de 2016, de <https://news.google.com/newspapers?nid=1706&dat=19290123&id=uHscAAAIBAJ&sjid=0FAEAAAIBAJ&pg=6409,1706367&chl=es>.

habían controlado en buena parte el manejo de las empresas públicas en la ciudad y a quienes se responsabilizaba por su preocupante situación. El alcalde conservador Luis Augusto Cuervo comenzó a discutir la necesidad y la legalidad de algunos de los negocios que realizaban Hernández y Melo, lo que provocó una fuerte reacción que tuvo como consecuencia su destitución¹⁷⁶.

El gobernador Ruperto Melo reaccionó ante esta situación con la destitución del alcalde Luis Augusto Cuervo por denunciar la quiebra de las empresas municipales y las deficiencias en los servicios públicos, lo que llevó a la protesta contra el ministro de obras públicas, José Arturo Hernández (conocido con el apodo de Chichimoco), y contra el presidente Abadía Méndez. La movilización de respaldo al alcalde se dio el 5 de junio de 1928 con una congregación de apoyo frente a su casa. Al día siguiente la multitud inició un boicot al servicio si el alcalde no era restituido en su cargo, ante lo cual el gobierno ordenó al general Cortés Vargas movilizar el ejército ocasionando los primeros heridos. Esto incentivó nuevas movilizaciones enardecidas por este hecho y por el recuerdo reciente de la Masacre de las Bananeras por tropas al mando del mismo oficial, a las cuales se unieron líderes políticos como Jorge Eliécer Gaitán y Federico Lleras Acosta, así como el movimiento estudiantil¹⁷⁷.

En las protestas del 7 de junio murió de manera accidental el estudiante conservador Gonzalo Bravo Páez, quien no participaba en la manifestación, lo que incrementó la presión popular. Frente a esto, Abadía Méndez aceptó la renuncia del gabinete, y retiró del cargo al general Cortés Vargas y al ministro de guerra Ignacio Rengifo; así mismo, cambió tanto al alcalde como al gobernador, acciones que truncaron la carrera política de Ignacio Rengifo, José Arturo Hernández y la denominada rosca municipal. En reemplazo del gerente del tranvía se nombró a Manuel Vicente Ortiz y a Alfonso Araújo del acueducto, quienes militaban en la oposición política a los recién destituidos funcionarios¹⁷⁸.

176 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 96.

177 *Ibíd.*, p. 96; Esquivel. Sociedad y transporte urbano en Bogotá, 1865-1950, cit., p. 31.

178 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 96; Suárez Mayorga, 2006, p. 145.

Estos problemas, cambios y dificultades operativas, crearon incentivos para que varios intentos de empresarios privados desearan competir por el servicio de buses a los barrios obreros, lo que condujo a intentos infructuosos por la administración del tranvía, en especial en 1929, de prohibir su operación, aumentar aranceles o limitar sus rutas¹⁷⁹.

Frente a tal situación y a las dificultades derivadas de la nueva competencia, el Concejo decidió cambiar el esquema a uno en el que los bancos acreedores (de Bogotá, de Colombia y Central Hipotecario) tuvieran control sobre las empresas de tranvía y acueducto, dando inicio, mediante el Acuerdo del Concejo No 15 de agosto de 1929, a lo que se conoció como administración delegada¹⁸⁰.

3. LA ADMINISTRACIÓN DELEGADA (1929-1951)

Tras una década de crecimiento económico Colombia debió enfrentar los embates de la crisis económica mundial más fuerte del siglo XX, lo que ocasionó el colapso de los mercados cafeteros (entre 1926 y 1933 la libra de café Manizales cayó de \$28.5 a \$10.5), la interrupción del flujo de capital proveniente de los mercados internacionales, y una disminución de cerca del 23% en términos de intercambio entre 1925-1929 y 1930-1934^[181], lo cual tuvo un impacto directo sobre la empresa, su acceso a los mercados internacionales y la posibilidad de honrar sus compromisos financieros.

En ese sentido, en 1929 hubo una reorganización de la administración del tranvía y del acueducto mediante un proceso denominado “administración delegada”, a través del cual el Acuerdo No. 15 del Concejo Municipal trasladó la dirección de la empresa a una junta con una importante autonomía fiscal y administrativa con respecto a la Alcaldía y al Concejo Municipal. Dicha junta

179 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 110.

180 Alcaldía de Bogotá. Ob. cit.

181 Ocampo, J. A. (2007). La crisis mundial y el cambio estructural. En J. A. Ocampo, *Historia Económica de Colombia* (pp. 233-269). Bogotá: Planeta, p. 234.

tenía una representación mayoritaria de agentes privados: un representante del alcalde, un representante del Concejo y tres representantes de los principales bancos acreedores de la empresa (de Bogotá, de Colombia y Central Hipotecario). La junta, que tenía un período de dos años, nombraba al gerente del acueducto y al del tranvía¹⁸².

Ese acuerdo brindaba total autonomía a la administración de los dos servicios, inicialmente por siete años, para organizar, administrar, ampliar y mejorar las empresas, así como para comprar y vender bienes muebles, celebrar contratos, nombrar gerentes y empleados, fijar salarios, establecer el sistema de contabilidad, suscribir préstamos, etc. El modelo de administración fue delegada a los bancos de manera gratuita, con lo cual se pretendía brindar autonomía frente al clientelismo político que había aquejado el período anterior¹⁸³. El inicio de ese modelo de gestión coincidió con la Gran Depresión, lo que introdujo un sesgo en las observaciones generado por la contracción económica del país, en particular durante los difíciles años que culminaron en 1932.

A finales de 1930 se suspendió la producción propia de energía con la planta a vapor, muy deteriorada ya, para comenzar a comprarla directamente a las Empresas Unidas de Energía Eléctrica a ¢2 el Kw (frente a los ¢3 por Kw que costaba operarla con los precios más bajos del carbón); adicionalmente, la empresa sumó dos convertidores a los dos que ya tenía en operación, con lo cual su capacidad instalada para operar llegó a los 1.200 Kw¹⁸⁴.

En 1933 la empresa tenía treinta y cinco carros abiertos de ocho bancas cada uno, fabricados por Brill Co., de Filadelfia, y Saint Louis Car Co., que incluían algunos de los adquiridos en 1910; nueve carros abiertos de siete bancas; tres carros abiertos

182 Jaramillo & Parias. Ob. cit., p. 25.

183 Esta figura sería prorrogada a su vencimiento por los Acuerdos 43 y 61 de 1937, y mediante el Acuerdo No. 14 de 1937 que la prorrogó por 10 años y la escritura 4286 (Notaría 1ª) de 1946 por otros 10 años hasta que se promulgó el Acuerdo No. 58 de 1956 que creó la junta provisional de la Empresa de Buses del Distrito; cfr. Rodríguez & Núñez. Ob. cit., pp. 129-130.

184 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 138.

Brill y Westinghouse; un carro abierto de cinco bancas; seis carros cerrados de catorce asientos dobles fabricados por Brill y General Electric que operaron a partir de 1922, conocidos como las Nemesias por el nombre del gerente en ese momento Nemesio Camacho; veintiún carros cerrados de dieciséis asientos dobles diseñados para Bogotá por Brill Co., y ensamblados con equipos Brill, Westinghouse y General Electric y con carrocería metálica de la Ulen & Co; diez carros abiertos de doce bancas con equipo Brill y General Electric que operaron a partir de 1929; y cinco carros de carga de características similares a los anteriores¹⁸⁵. Ese año, mediante el Acuerdo No. 50 del 8 de diciembre de 1933 el Concejo autorizó a la Junta Directiva de las Empresas Municipales a “ampliar y mejorar paulatinamente el servicio de tranvías en la ciudad con el de buses trolley, gasolina, aceite combustible, acumuladores, etc.”¹⁸⁶.

La operación de las rutas se hizo con distintivos de colores de la siguiente manera: la línea Blanca-Amarilla conectaba las rutas del centro con la parte occidental de la ciudad; la línea Verde distinguía las rutas del occidente y norte hacia Ricaurte y la calle 67; la línea Azul comunicaba al sur con el norte a través de San Cristóbal y la calle 67; la línea Azul Plateada iba en el mismo sentido de la anterior en un trayecto más corto entre la calle 43 y el barrio Las Cruces; la línea Blanca conectaba el occidente y el suroccidente con la Ciudad Universitaria y el barrio Santander; la línea Verde-Amarilla comunicaba el norte con el occidente entre la Avenida de Chile y San Francisco; la línea Roja conectaba el occidente con el sur entre Pensilvania y el 20 de Julio, por último, la línea Gris conectaba el norte con el sur entre la Avenida de Chile y Las Cruces¹⁸⁷.

Como se puede observar en la Tabla 8, entre 1929 y 1939 hubo un incremento en la cantidad de material rodante y de kilómetros en operación, aunque por debajo del incremento de la población, lo cual parece indicar que si bien hubo un aumento, fue insuficiente para atender la creciente población de la ciudad. Así

185 Esquivel. Economía y transporte urbano en Bogotá, 1884-1930, cit., p. 46.

186 Alcaldía de Bogotá, 2016.

187 Acosta Rosas & Baquero Mora. Ob. cit., p. 30.

mismo, aunque al comienzo de ese período se hizo un importante esfuerzo por reducir los costos de operación, la tendencia era que volvían a crecer, con una relación entre producto bruto y neto que en promedio se ubicaba en el 20,9% (cfr. Tabla 10).

TABLA 8
RELACIÓN DE LA OPERACIÓN CON RESPECTO A LA POBLACIÓN (1929-1939)

Año	Pasajeros anuales	Tasa %	Población	Viajes per cápita (por cada mil habitantes)
1929	19.932	1,9	227.364	87,67
1930	18.329	-8,7	237.004	77,34
1931	18.502	0,9	247.053	74,89
1932	17.755	-4,2	257.528	68,94
1933	19.565	9,3	268.447	72,88
1934	22.639	13,6	279.829	80,90
1935	23.764	4,7	291.694	81,47
1936	26.298	9,6	304.062	86,49
1937	29.586	11,1	316.954	93,34
1938	31.241	5,3	330.312	94,58
1939	32.166	2,9	348.123	92,40

Fuente: Jaramillo y Parías, 1995, p. 27.

De acuerdo con Jaramillo y Parías ello se debió a tres razones: i. Se mantuvo la práctica de desviar excedentes operacionales para financiar al municipio; ii. Se congeló la tarifa mientras que, en razón de las nuevas políticas estatales, se incrementaron algunos costos como los laborales, y iii. Aumentó la competencia de los operadores privados de buses de gasolina¹⁸⁸.

Con respecto al segundo punto, en los años iniciales, y amparada en la crisis y sus efectos deflacionarios, la Administración Delegada redujo la nómina y los sueldos. No obstante, con la generalización de las políticas estatales frente a los movimientos sociales, las organizaciones obreras aumentaron y se creó un nuevo sindicato en la empresa. En la década anterior esos movimientos

188 Jaramillo & Parías. Ob. cit., p. 35.

habían dado muestras de su capacidad de acción con algunos antecedentes como la huelga de enero de 1926, en la que exigieron mejores sueldos y condiciones de trabajo; no obstante, en medio de gobiernos conservadores la huelga fracasó debido a la represión de la policía y el ejército. Durante el gobierno de López Pumarejo (1934-1938) la empresa comenzó a reconocer pagos y apoyos por los días de incapacidad, así como por hospitalizaciones, medicinas, accidentes de trabajo, además de bonos por tiempo de servicio y vacaciones. No obstante, a pesar del ambiente reformista, la empresa desarrolló una política policiva antisindical, persiguiendo a los líderes más críticos y fortaleciendo a aquellos que tenían una mayor afinidad con la empresa, aunque el efecto sobre los costos laborales no fue tan exitoso¹⁸⁹.

TABLA 9
COSTOS LABORALES (1931-1939)

Año	Salario (\$)	Prestaciones (\$)	Total (\$)	Gastos de explotación (%)	Costos laborales por pasajero
1931	309.083	14.317	323.400	54,39	1,74
1932	356.295	28.000	384.295	66,11	2,16
1934	365.400	51.187	416.587	62,99	1,84
1935	385.400	69.251	454.651	60,86	1,91
1936	440.963	83.595	524.558	60,46	1,99
1937	552.065	179.186	731.251	72,72	2,47
1939	687.100	360.431	1.047.531	82,63	3,26

Fuente: Jaramillo y Parias, 1995, p. 42. El valor del Total de 1939 incluye una prima móvil del 30% por lo recaudado por encima de 220 pesos mensuales para los trabajadores.

Como se puede observar en la Tabla 10, si bien hay un efecto por las razones mencionadas, en todo caso la empresa tuvo un comportamiento económico positivo en el período de la administración delegada, aunque comenzó a deteriorarse la relación entre producto neto y producto bruto a partir de 1936, y de manera sensible para los años comprendidos entre 1947 y 1950. Así mismo, se puede observar una relación relativamente constante entre

189 *Ibid.*, pp. 39-41.

el producto bruto y el número de pasajeros, aunque un deterioro marcado de la relación de los gastos de explotación por pasajeros a partir de 1946 que indican una operación menos eficiente para estos últimos años.

TABLA 10
RENDIMIENTO FINANCIERO DE LA EMPRESA (1929-1951)

Año	Pasajeros (en miles)	Producto bruto (en \$)	Gastos de explotación (en \$)	Producto neto (en \$)	PN/PB (%)	PB/Pasajero	GE/Pasajero
1929	19.932	1.014.103,00	652.326,00	361.777,00	35,67	5,1	3,3
1930	18.329	936.135,00	644.885,00	291.250,00	31,11	5,1	3,5
1931	18.502	942.808,00	594.566,00	348.242,00	36,94	5,1	3,2
1932	17.755	897.621,00	581.321,00	316.300,00	35,24	5,1	3,3
1933	19.565	982.425,00	567.208,00	415.217,00	42,26	5,0	2,9
1934	22.639	1.135.599,00	661.367,00	474.232,00	41,76	5,0	2,9
1935	23.764	1.196.538,00	747.035,00	449.503,00	37,57	5,0	3,1
1936	26.298	1.132.234,00	867.579,00	264.655,00	23,37	4,3	3,3
1937	29.586	1.477.362,00	1.005.505,00	471.857,00	31,94	5,0	3,4
1938	31.241	1.560.431,00	1.188.670,00	371.761,00	23,82	5,0	3,8
1939	32.166	1.603.063,00	1.267.789,00	335.274,00	20,91	5,0	3,9
1940	30.721	1.530.861,00	1.250.822,00	280.039,00	18,29	5,0	4,1
1941	30.902	1.542.616,00	1.296.571,00	246.045,00	15,95	5,0	4,2
1942	31.816	1.594.265,00	1.267.843,00	326.422,00	20,47	5,0	4,0
1943	37.544	1.884.206,00	1.459.213,00	424.993,00	22,56	5,0	3,9
1944	43.448	2.186.786,00	1.756.827,00	429.959,00	19,66	5,0	4,0
1945	51.499	2.588.584,00	2.017.382,00	571.202,00	22,07	5,0	3,9
1946	59.751	3.003.165,00	2.409.539,00	593.626,00	19,77	5,0	4,0
1947	56.463	2.833.960,00	2.598.886,00	235.074,00	8,29	5,0	4,6
1948	50.478	2.523.937,00	2.333.957,00	189.980,00	7,53	5,0	4,6

Año	Pasajeros (en miles)	Producto bruto (en \$)	Gastos de explotación (en \$)	Producto neto (en \$)	PN/PB (%)	PB/Pasajero	GE/Pasajero
1949	51.042	3.727.200,00	3.515.500,00	211.700,00	5,68	7,3	6,9
1950	51.605	4.067.613,00	3.686.479,00	381.134,00	9,37	7,9	7,1
1951	48.525	4.599.045,00	3.681.580,00	917.465,00	19,95	9,5	7,6

Fuente: Jaramillo y Parias, 1995, pp. 27, 32, 34 y 60.

Con respecto a la competencia, en 1925 Arturo Manrique importó seis buses, los cuales fueron eventualmente comprados por el Tranvía junto con otros que estaba importando para evitar la competencia. En 1927 Antonio Puerto inició un servicio con veinte buses que eventualmente fueron comprados por la empresa del Tranvía, aunque solo estuvieron en operación un año por la dificultad de conseguirles repuestos¹⁹⁰.

El problema no fue tanto el desarrollo de una competencia organizada de empresarios de transporte, sino la proliferación de transportadores espontáneos que aprovechaban la deficiencia en el servicio y la falta de normatividad para adaptar chasis de camiones con carrocerías hechas en talleres locales para prestar el servicio de manera irregular en tiempos y rutas¹⁹¹. Como se puede observar en la Tabla 11, la introducción de buses comenzó a afectar la cobertura del tranvía sobre el total de pasajeros movilizados, en especial a partir de 1929, y con mayor impacto en la década del cuarenta.

190 Jaramillo & Parias. Ob. cit., p. 43.

191 Ídem.

TABLA II
COMPARATIVO DE MOVILIZACIÓN DE PASAJEROS ENTRE BUSES Y TRANVÍA
(1927-1951)

Año	Buses	Carros del tranvía	Pasajeros buses (anual en miles)	Pasajeros tranvía (anual en miles)	Total (miles)	% del uso del Tranvía
1927	55	48	4.534	16.863	21397	78,81
1928	68	56	5.857	19.561	25418	76,96
1929	150	63	13.500	19.932	33432	59,62
1930	176	72	16.551	18.329	34.880	52,55
1931	144	73	14.123	18.502	32.625	56,71
1932	163	74	16.645	17.755	34.400	51,61
1933	171	75	18.152	19.565	37.717	51,87
1934	151	75	16.639	22.639	39.278	57,64
1935	266	75	30.385	23.764	54.149	43,89
1936	199	87	23.536	26.298	49.834	52,77
1937	211	89	25.807	29.586	55.393	53,41
1938	222	88	28.049	31.241	59.290	52,69
1939	245	92	31.944	32.166	64.110	50,17
1940	305	91	44.793	30.721	75.514	40,68
1941	390	95	52.823	30.902	83.725	36,91
1942	428	90	61.014	31.816	92.830	34,27
1943	428	91	65.380	37.544	102.924	36,48
1944	414	94	70.669	43.448	114.117	38,07
1945	372	93	75.108	51.499	126.607	40,68
1946	506	93	80.270	59.751	140.021	42,67
1947		89	99.075	56.463	155.538	36,30
1948		90	132.535	50.478	183.013	27,58
1949		105	151.873	51.042	202.915	25,15
1950		103	173.375	51.605	224.980	22,94
1951		118	200.920	48.525	249.445	19,45

Fuente: Jaramillo y Parías, 1995, pp. 48 y 59; Baquero Mora, 2009, pp. 129, 148 y 171; Registro Municipal, 1933, p. 302; y Rodríguez y Núñez, 2003, p. 134.

A partir de 1934, y para poder actuar frente al municipio y reaccionar ante la reglamentación que se intentaba imponer respecto de las condiciones mínimas de prestación y racionalización del servicio y del mercado que pretendían servir, entre ellas, la disposición de rutas regulares y otras normas de rodamiento, los transportadores informales comenzaron a organizarse en cooperativas. Inicialmente las cooperativas representaban a la mayoría de conductores propietarios de un solo bus, o de unos pocos (siendo lo habitual hasta dos buses)¹⁹².

La primera de estas organizaciones en conformarse fue la Cooperativa de Buses Ltda. en 1934, seguida por la Cooperativa de Lubricantes y Transportes Ltda. en 1936, la Asociación Cooperativa de Transporte Urbano en 1939, la Unión Urbana de Transportes en 1939, la Unión Comercial de Transportes en 1940, Transportes Santa Lucía en 1945 y Flotas Usaquén y Fontibón en el mismo año¹⁹³.

TABLA 12

RELACIÓN DE BUSES REGISTRADOS CON RESPECTO A LOS MATRICULADOS EN COOPERATIVAS

Año	Total registrados	Matriculados en cooperativas	Registrados/matriculados %
1934	283	151	53,36
1936	271	199	73,43
1937	256	211	82,42
1939	326	245	75,15
1942	560	428	76,43

Fuente: Jaramillo, 1995, p. 80. Para 1934 se incluyeron veinticinco buses piratas o “no registrados”.

Además, existían también sindicatos de transportadores intermunicipales y de taxis que eventualmente se convirtieron en jugadores importantes en la política local con capacidad para promover sus propios candidatos al Concejo¹⁹⁴.

192 Jaramillo & Parías. Ob. cit., p. 44.

193 Baquero Mora, 2009, p. 146.

194 Jaramillo & Parías. Ob. cit., p. 44.

En 1928 se había implantado un impuesto de ¢1 por pasajero a los buses como medida para desincentivar su uso y proteger el tranvía (20% de la tarifa¹⁹⁵), pero en 1930 se modificó por uno de 30 pesos mensuales para vehículos de menos de dieciocho pasajeros y de 35 pesos para vehículos de diecinueve pasajeros en adelante, lo que implicó una reducción real de la tercera parte de lo que se venía recaudando. En 1931 se redujo de nuevo a un peso por cada puesto de bus, y cada vez se ampliaron más las exenciones a los buses afiliados a cooperativas (10% en 1931, 15% en 1932, y 10 pesos por bus afiliado a las cooperativas de buses urbanos en 1935)¹⁹⁶.

Todo ello se dio en medio de un proceso de crecimiento de la infraestructura del tranvía. Así, durante 1932 se realizó una expansión de las rutas hacia el barrio Colombia (calle 68 con carrera 24). Hacia el suroriente se llevó el tranvía hasta el barrio 20 de Julio, pero no se hizo ningún esfuerzo adicional para dar servicio a los barrios de la parte alta de la localidad de San Cristóbal (San Blas, San Pedro, Santa Inés y San Isidro). Hacia el suroccidente se dio cobertura a los barrios Santander y Libertador (carrera 27 con calle 31 sur). Hacia el sur del Luna Park se amplió la red a los barrios Restrepo, Olaya Herrera, Centenario, Santander y Libertador. Así mismo, se construyó una línea por la carrera 11, entre calle 10 y primera, probablemente para organizar el servicio en el sector entre las líneas del centro y del norte que se articulaban en ese punto¹⁹⁷.

En el centro occidente se amplió la ruta hasta el barrio Cundinamarca (carrera 35 con calle 20) y hacia finales de la década se dio cubrimiento a los barrios de Paloquemao, Urbanización Estación Central, Santa Úrsula, Pensilvania y Cundinamarca; así mismo, se llevó el servicio al barrio Acevedo Tejada hacia el norte del centro que conectaría con la calle 26 y posteriormente con la Universidad Nacional. Hacia el Noroccidente se llegó al barrio

195 No obstante, Esquivel argumenta que el impuesto de 1¢ a los buses en 1928 obedeció a la necesidad de pagar el empréstito adquirido con Dillon; cfr. Esquivel. *Economía y transporte urbano en Bogotá, 1884-1930*, cit., p. 57.

196 Jaramillo & Parías. Ob. cit., p. 45.

197 Acosta Rosas & Baquero Mora. Ob. cit., pp. 26-27.

San Fernando y a los sectores de La Paz, Las Granjas, el Hospital Infantil y el barrio Popular Norte¹⁹⁸.

Para 1932 el tranvía tenía 44 kilómetros de carrilera con un inventario que se avaluaba en 835.375 pesos. En general, el mantenimiento de los rieles sobre pavimento corría por cuenta de la empresa, la cual, además, asumía la construcción de la carrilera, los seguros por accidente y muerte, las pensiones de los empleados, en tanto las empresas de transporte no asumían tales rubros¹⁹⁹.

Además, la vinculación de los transportadores con el partido Liberal fue cada vez mayor, en tanto se identificaba el tranvía como un fortín burocrático conservador, lo cual permitió canalizar los intereses de los transportadores en la agenda electoral liberal, siendo cada vez más los concejales de esa colectividad que eran también transportadores privados²⁰⁰. En 1936 el alcalde de la ciudad, Jorge E. Gaitán, promulgó el Decreto 290 mediante el cual se suprimía el tránsito del tranvía por algunas vías y se cedían las rutas a los buses, aunque se aumentó el parque de carros del tranvía con la compra de doce vehículos de doce escaños cada uno²⁰¹.

El éxito de los buses no se debió a condiciones técnicas favorables sino a que podían funcionar aprovechando las debilidades operativas y las restricciones del tranvía, que de todas maneras resultaba más eficiente, pues competían en un régimen de contratación más favorable, eran manejados en ocasiones por el mismo dueño, tenían menos condiciones para la infraestructura de operación, su uso era de bajo costo con respecto a la infraestructura vial de la ciudad y no tenían seguros ni prebendas salariales²⁰².

Otra ventaja competitiva era su flexibilidad, pues podían llegar a barrios poco densos o a sitios donde el tranvía no podía operar, lo cual era particularmente útil frente al desarrollo discontinuo y expansivo de la ciudad. En particular, la empresa del tranvía se

198 Ídem

199 Esquivel. *Economía y transporte urbano en Bogotá, 1884-1930*, cit., p. 55.

200 Jaramillo & Parias. *Ob. cit.*, p. 46.

201 Esquivel. *Sociedad y transporte urbano en Bogotá, 1865-1950*, cit., p. 29; Jaramillo & Parias. *Ob. cit.*, p. 46; Baquero Mora. *Ob. cit.*, p. 149.

202 Jaramillo & Parias. *Ob. cit.*, p. 52.

resistió a extender sus rutas a los nuevos barrios populares por considerarlo lesivo a sus intereses²⁰³.

En 1936 la empresa aumentó el número de carros en servicio con un pedido de ocho tranvías con un diseño nuevo de perfil aerodinámico, cerrados y con puerta central. Por su techo plateado, las personas comenzaron a llamarlos de manera cariñosa *Lorencitas*, en honor a las canas de doña Lorencita Villegas, esposa del presidente Eduardo Santos en ese momento.

En 1938, para celebrar el cuarto centenario de su fundación, la ciudad tomó un nuevo empréstito, y la Empresa del Acueducto y el Tranvía fue utilizada de nuevo como respaldo sin que se le hubiera destinado ningún monto. A partir de ese año el tranvía tuvo que responder por una cuota de 158.000 pesos que eventualmente representó en promedio un 35% de los excedentes de operación, llegando incluso al 67%, sin modificar la tarifa²⁰⁴.

Por otra parte, se acusó a los administradores del tranvía de ampliar en la década de 1930 las rutas a barrios poco densos, dejar inconclusas algunas expansiones y no aumentar proporcionalmente el material rodante (con efectos en las frecuencias), lo cual favoreció la competencia de los buses²⁰⁵.

Fue justamente durante ese período que el negocio de los buses se transformó: un grupo de pequeños propietarios logró crecer de manera rápida con procesos de enriquecimiento significativos, lo que los convirtió en agentes poderosos dentro del sector, tanto política como económicamente²⁰⁶.

En 1934 Bogotá tenía 279.829 habitantes y para 1954 alcanzó un total de 765.360. Tal crecimiento se debió no solo, como ya se vio, al crecimiento vegetativo de la ciudad, sino, además, al flujo migratorio alimentado en buena parte por la violencia política de la época: entre 1946 y 1949 la ciudad aumentó su población en un 17,04%, a pesar de que la infraestructura de transporte, en especial

203 *Ibíd.*, p. 53.

204 *Ibíd.*, p. 55.

205 *Ibíd.*, p. 57.

206 *Ibíd.*, p. 58.

el tranvía, no había realizado cambios sustantivos ni en rutas ni en equipos²⁰⁷.

Para facilitar los procesos de planeación se adoptó a partir de 1938 una nueva división por zonas. No obstante, es importante anotar que en 1956 el número de zonas seguía siendo el mismo, pero los barrios que las conformaban aumentaron significativamente, en especial en las zonas II, VI y VII²⁰⁸.

TABLA 13
CAMBIO EN EL NÚMERO DE BARRIOS POR ZONAS ENTE 1938 Y 1956^[209]

Zonas	Barrios en 1938	Barrios en 1956
I	17	21
II	17	40
III	7	10
IV	5	6
V	-	-
VI	11	40
VII	11	27
VIII	6	8
IX	18	32
X	15	33
XI	24	55
Total	131	272

Fuente: Rodríguez & Núñez, 2003, p. 125.

Este incremento demográfico y en el número de barrios superó las proyecciones de la ciudad y la capacidad de las autoridades municipales para atender con servicios públicos, en especial aque-

207 Aprile Gniset. Ob. cit., p. 87.

208 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 124.

209 Zona I. De camino de Montes hacia el Sur y del camino del Tunjuelo hacia el occidente, la componían los barrios Alquería, Bravo Páez, Centenaria, Eduardo Santos, El Libertador, El Vergel, Inglés, La Carmelita, La Serpentina, Luna Park, Olaya Herrera, Quiroga, Restrepo, Santa Lucía, Santander, Tres Esquinas y Tívoli.

Zona II. De la calle 2 hacia el sur y del camino del Tunjuelo al oriente, incluía

llos barrios que se encontraban alejados de la red periférica del acueducto, el alcantarillado o la energía, además de los servicios de transporte público en los cuales el servicio fue cuando menos deficiente.

Durante la Segunda Guerra Mundial la empresa se recuperó debido a que las compañías de buses no pudieron abastecerse de manera regular de repuestos para el mantenimiento de los vehí-

los barrios Girardot, La Merced, La María, Las Cruces, Manrique, Nariño, Primero de Mayo, San Cristóbal, San Francisco Javier, San Isidro, San José, San Pedro, Santa Ana, Santa Inés, Sur América, 20 de Julio y Buenos Aires.

Zona III. Entre las calles 2 y 8, y de la carrera 13 al oriente, estaba compuesta por los barrios Belén, El Guavio, La Peña, Lourdes, Llano de la Mosca, San Agustín y Santa Bárbara.

Zona IV. Entre las calles 10 y 26, y la carrera 3.^a hacia el oriente, la formaban los barrios Paseo Bolívar, Egipto, San Luis, La Paz y Las Aguas.

Zona V. De la calle 8 a la calle 16 y de la carrera 15 a la carrera 3^a.

Zona VI. Del camino de Montes a la calle 16 y de la carrera 15 hacia el occidente. Formada por los barrios El Horizonte, Estación de la Sabana, La Estanzuela, La Pepita, Las Granjas, Los Ejidos, Paloquemao, Pensilvania, Puente Aranda, Ricaurte y San José.

Zona VII. De la calle 16 a la calle 26 y del Ferrocarril del Nordeste-carrera 13 al occidente. Está integrada por los barrios Acevedo Tejada, Central del Norte, Ciudad Universitaria, Cundinamarca, El Recuerdo, La Favorita, La Floresta, La Huerfanita, Samper Mendoza, Santa Fe y Soto.

Zona VIII: De la calle 16 a la calle 33, y de las carreras 13 y 14 a la carrera 3^a al oriente. Compuesta por los barrios Bavaria, Independencia, La Perseverancia, Las Nieves, Samper y San Diego.

Zona IX. De las calles 26 y 33 a la calle 54, y entre el Ferrocarril del Nordeste y la carrera 14 al oriente. De la cual hacían parte los barrios Alfonso López, Banco Central, Cerrocolorado, El Hipódromo, El Polígono, La Merced, Las Mercedes, La Magdalena, Los Ángeles, Marly, Medina, Palermo, Quesada, Sáez, Santa Marta, Santa Teresita, Sucre y Teusaquillo.

Zona X. De la calle 54 hacia el norte y de la carrera 14-avenida 13 al oriente. Incluía los barrios Avenida Chile, Bellavista, Calderón Tejada, Country Club, Chapinero, El Nogal, El Retiro, Granada, Gratamira, Minerva, Quinta Camacho, Rosales, San Antonio, San Rafael y Villa Sofía.

Zona XI. De la calle 54 hacia el norte y de la carrera 14-avenida 13 al occidente. Compuesta por los barrios Baquero, Colombia, El Rosario, Estadio Municipal, Gaitán, González Gooding, Gutt, La Concepción, La Esperanza, Las Granjas, La Merced, La Paz, La Providencia, Las Ferias, Las Quintas, Lourdes, Muequetá, Rionegro, San Felipe, Santa Fe, San Fernando, Santa Sofía, Siete de Agosto y Uribe Uribe.

culos, en particular repuestos y llantas importadas que eran imposibles de adquirir en esos años. Aunque el tranvía sufrió por la misma razón, logró operar con materiales refaccionados, ampliar los tiempos de cambios y un uso intensivo de rutas y materiales. La experiencia de operación del tranvía, junto con talleres propios con capacidad de producción y adaptación del material, les permitió recuperar parte de la demanda perdida, que aunque operó con costos más altos, la mayor utilización compensó los ingresos permitiendo mejores resultados²¹¹. No obstante, a pesar de los mejores resultados ocasionados por esta coyuntura, no se realizó un plan de modernización y ampliación de la red y el material rodante. Durante la década de 1940 el servicio era prácticamente el mismo de la década anterior, mientras que a partir de 1947 las empresas de buses incrementaron el parque automotor de manera rápida con una mayor cobertura en la ciudad²¹².

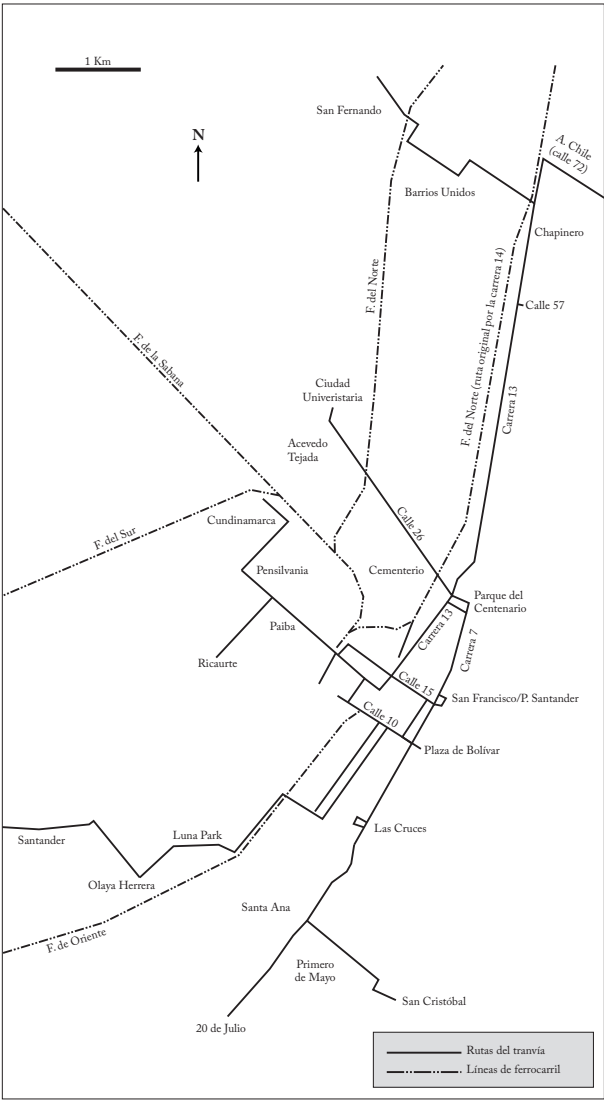
Por otra parte, en el primer lustro de la década de 1940 la ciudad comenzó un proceso de ampliación de algunas vías con el propósito de conectar los sectores ubicados en la periferia, en particular en el occidente, lo cual valorizó las tierras que quedaron incorporadas a esa nueva dinámica vial: la primera fue la Avenida de Las Américas desde la calle 26 con carrera 28 en una diagonal sobre el centro occidente hasta llegar al aeropuerto de Techo; la segunda fue la Avenida 6.^a entre la calle 6 con carrera 13 hasta la glorieta en la Avenida de las Américas en el sector de Puente Aranda; le siguió la Avenida Cundinamarca desde la calle 6 con carrera 30 hasta la calle 30 sur en el punto de la quebrada La Albina en el barrio Santander, la cual se unió más adelante con el corredor de la línea del Ferrocarril del Nordeste en la actual carrera 30; la última avenida proyectada fue la José J. Vargas, la actual carrera 50. A esos grandes proyectos se sumaron otros de menor envergadura, entre los que se destacan la carrera 10.^a, la Avenida Primero de Mayo, la Avenida 78 (actual calle 80), y la Avenida 68.

211 Jaramillo & Parias. Ob. cit., p. 58; Prieto, L. (2005). *La Aventura de una vida sin control. Bogotá, movilidad y vida urbana 1939-1953* (tesis). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, p. 40.

212 Jaramillo & Parias. Ob. cit., p. 64.

La nueva realidad privilegió el uso de los automotores de servicio público con respecto al tranvía²¹³.

MAPA 7
RUTAS DEL TRANVÍA 1940-1951



Fuente: Morrison (2007) modificado por el autor.

213 Baquero Mora. Ob. cit., pp. 168-169.

En 1943 el alcalde Carlos Sanz de Santamaría propuso un plan de municipalización del transporte de la ciudad, para lo cual ya había adelantado contactos con bancos con miras a conseguir un empréstito de un millón de pesos para la compra de la totalidad de los buses privados, su mejoramiento, y la compra de cuarenta adicionales para las rutas de mayor demanda. El plan abortó debido a las movilizaciones que ocasionó la anulación de la elección de un sindicalista a la Cámara de Representantes inhibido legalmente para actuar en política²¹⁴.

La decisión de no modernizar ni actualizar el servicio se tomó entre 1942 y 1943 a fin de llevar a las reservas los productos netos de la empresa, con la idea de poner en marcha un plan de reconversión futuro a trolleys y buses de gasolina. Era un proyecto que había suscitado todo tipo de discusiones desde 1928, pues en los estudios siempre aparecían como más costosos de operar los buses²¹⁵.

En 1946 se aprobó el Acuerdo No. 10 del 15 de abril que autorizó a la empresa a contratar empréstitos para comprar trolleys y buses, lo cual hizo a través del banco estadounidense Eximbank por US\$1 millón²¹⁶. El plan recibió de los transportadores privados un boicot permanente, logrando restringir la operación a las rutas que no fueran atendidas por ellos, lo que, sumado a las demoras de los proveedores, retrasó la puesta en marcha del programa²¹⁷.

En efecto, durante el 9 de abril de 1948 hubo ataques sobre los carros del tranvía como resultado de la ira de la masa popular durante el Bogotazo, aunque de acuerdo a Aprile Gniset, parece que más que una manifestación popular contra el poder establecido,

214 Jaramillo & Parias. Ob. cit., p. 70.

215 *Ibíd.*, p. 71.

216 El plan incluía también la adquisición de buses de “gasolina o aceite” que cubrieran las siguientes vías: barrio Las Ferias, Calle 68, Avenida de Caracas, calle 26, carrera 13, calle 13, carrera 32, barrio de Cundinamarca, y regreso por la calle 13, la carrera 12, la calle 24, la carrera 13, la calle 26 y la Avenida de Caracas hasta el barrio de Las Ferias; cfr. Acuerdo Municipal No. 10 de 1946.

217 Jaramillo & Parias. Ob. cit., p. 72.

esta destrucción fue promovida por los transportadores privados y, de acuerdo a testimonios, los ayudantes de los buses esparcían la gasolina con la que se quemaron estos carros. Esto parece ser un comportamiento sistemático al menos en dos empresas de buses, los buses rojos y los buses amarillos, relacionada la primera con la Compañía Importadora de Leonidas Lara & Cía. Que importaba buses y tenía acciones en la Compañía de Buses Rojos, y cuyos dueños eran además propietarios de una estación de gasolina que es señalada de regalar combustible ese día²¹⁸.

IMAGEN 21

LÍNEA DEL TRANVÍA AL FRENTE DEL PALACIO DE LOS PRESIDENTES (9 DE ABRIL DE 1948)²¹⁹



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá, Archivo JVOR.

De acuerdo con un testimonio recogido por Aprile Gniset, Francisco Triana, para el momento del Bogotazo gerente del tranvía, indicó que habían quemado treinta y cuatro carros, de lo que responsabilizaba a las Cooperativas de Buses que, a pesar de haberse demostrado que habían participado en el acto no fueron castigadas, según él, por tener nexos con concejales de la ciudad²²⁰.

Se han logrado identificar cuatro lugares principales donde se destruyeron carros del tranvía: la Plaza de Bolívar (entre siete y

218 Aprile Gniset, 1983, p. 90.

219 En la foto se puede observar el cadáver desnudo de Roa Sierra en la esquina inferior derecha.

220 Aprile Gniset. Ob. cit., p. 91.

ocho carros), el Parque de Santander (tres carros), en la Avenida Jiménez a la altura de la Gobernación (aparentemente cuatro carros), y en la carrera 7.^a al frente de la oficina de Gaitán (tres carros). En ese estimado, se tienen aproximadamente diecisiete carros en los lugares de mayor intensidad de los ataques, en los que no todos fueron destruidos totalmente²²¹.

IMAGEN 22
VAGÓN DEL TRANVÍA INCENDIADO



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá, Archivo JVOR.

Si bien las cifras son contradictorias y no hay consenso, el estimado más pesimista es que ese día se averió o perdió cerca del 35% del parque de la empresa: sin duda un golpe fuerte, pero de ninguna manera un obstáculo insalvable para continuar funcionando en los días siguientes, en tanto los talleres recuperaban los carros que podían ser puestos de nuevo en servicio.

La respuesta ante esta situación fue rápida, pues al día siguiente se compraron tres buses trolley, dieciséis de gasolina y setenta y cuatro tranvías. El 15 de mayo de 1948 se anunció la compra de veinte buses de gasolina marca Mack con capacidad para treinta y siete pasajeros, y se anunció la llegada de diecisiete trolleybuses para cubrir el servicio entre la Avenida Chile y San Francisco, y cuya operación debería empezar en los meses siguientes, en la medida en que se instalaran las líneas eléctricas²²².

221 *Ibíd.*, p. 89.

222 Rodríguez & Núñez. *Ob. cit.*, p. 136.

IMAGEN 23
VAGÓN AVERIADO



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá, Archivo JVOR.

Además, el alcalde Fernando Mazuera ordenó de manera perentoria en mayo de 1948 el levantamiento de los rieles entre las calles 7y 15 sobre la carrera 7.^a, a lo cual se habían opuesto los miembros de la Junta del Acueducto y del Tranvía²²³ y cubrir con una capa de diez centímetros de pavimento esta sección de la ruta hasta el Parque de San Diego, incluso encima de los rieles en algunos lugares, antes de que la Junta pudiera oponerse²²⁴.

Las compañías de buses cimentaron su posición y lograron actuar para que el tranvía no operara en la carrera 7.^a entre la calle 26 y San Agustín, entregándole la operación a empresas privadas; con el apoyo oficial del alcalde Fernando Mazuera se reemplazó parte del servicio por empresas de buses que cubrieron las rutas a los barrios periféricos y obreros de la ciudad; además, se impulsó el servicio de trolleys y se brindaron exenciones tributarias para la importación de equipos para las empresas de buses²²⁵.

Por otra parte, los promotores de nuevas urbanizaciones en Bogotá defendían sus intereses con la propuesta de conectar sus

223 Compuesta para 1948 en su mayoría por compuesta por representantes del Banco de la República, el Banco de Colombia, del Banco Central y de la Caja Colombiana de Ahorros.

224 Baquero Mora. Ob. cit, p. 185.

225 Aprile Gniset. Ob cit., pp. 94-95.

proyectos con el centro de la ciudad mediante buses de gasolina, al tiempo que arreciaban las críticas que realizaban al sistema de tranvías como obsoleto e inapropiado para los nuevos desarrollos²²⁶.

Para 1949 de las catorce rutas de la empresa, nueve se atendían con tranvías, dos con buses trolley y tres con buses de gasolina. Entre tanto, las cooperativas privadas tenían quinientos buses en operación mientras el tranvía tenía en total ciento tres. En los siguientes cinco años las Empresas Municipales mantuvieron este número en tanto las empresas particulares llegaron a tener ochocientos trece buses en promedio²²⁷.

La empresa del tranvía importó veinte trolleys y veintidós buses que reemplazaron parcialmente parte de la operación del tranvía entre 1949 y 1952, y coadyuvaron a desplazar aceleradamente el servicio²²⁸. Para ese momento finalmente la tarifa del tranvía se elevó a \$6 y se fijó la de buses y trolleys en \$10^[229], lo que hizo que el tranvía generara déficit operativo, siendo el costo de operación de los buses y trolleys aún más alto²³⁰.

TABLA 14
COMPARATIVO EN LA OPERACIÓN DEL TRANVÍA, LOS TROLLEYS Y LOS BUSES
(1949-1952)

Medio	Rubro	1949	1950	1951	1952
Tranvía	Producto bruto	\$2.107.726	\$1.768.038	\$412.833	
	Gastos de explotación	\$2.222.215	\$1.783.937	\$431.908	
	Producto neto	-\$114.489	-\$15.899	-\$19.075	
	Pasajeros	351.287	294.673	68.805	

226 Cardeno Mejía, F. A. (2007). *Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (Localidad de los Mártires)*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá y Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte-Observatorio de Culturas, p. 52.

227 Rodríguez & Núñez. Ob. cit., p. 136.

228 Jaramillo & Parías. Ob. cit., pp. 72-72.

229 No obstante, por medio del Acuerdo del Concejo No. 31 del 15 de junio de 1949, se mantuvo una tarifa diferencial de \$5 para los carros abiertos que servían a los barrios obreros; cfr. Alcaldía de Bogotá. Ob. cit.

230 Jaramillo & Parías. Ob. cit., p. 74.

Medio	Rubro	1949	1950	1951	1952
	Tarifa Centavos	6	6	6	
	Prod. Neto/ Pasajeros (centavos)	-0,33	-0,05	-0,28	
	GE/Pasajeros (centavos)	6,33	6,05	6,28	
	PN/PB%	-5,4%	-0,9%	-4,6%	
Buses	Producto bruto	\$874.213	\$1.451.380	\$3.497.613	\$4.468.292
	Gastos de explotación	\$717.098	\$1.205.325	\$2.734.996	\$3.918.019
	Producto neto	\$157.115	\$246.055	\$762.617	\$550.273
	Pasajeros	87.421	145.138	349.761	446.829
	Tarifa Centavos	10	10	10	10
	Prod. Neto / Pasajeros (centavos)	1,80	1,70	2,18	1,23
	GE/Pasajeros (centavos)	8,20	8,30	7,82	8,77
	PN/PB%	17,97%	16,95%	21,80%	12,32%
Trolley	Producto bruto	\$745.267	\$848.195	\$688.599	\$678.693
	Gastos de explotación	\$576.278	\$697.217	\$614.676	\$622.387
	Producto neto	\$168.989	\$150.978	\$73.923	\$56.306
	Pasajeros	74.527	84.820	68.860	67.869
	Tarifa Centavos	10	10	10	10
	Prod. Neto / Pasajeros (centavos)	2,27	1,78	1,07	0,83
	GE/Pasajeros (centavos)	7,73	8,22	8,93	9,17
	PN/PB%	22,67%	17,80%	10,74%	8,30%

Fuente: Jaramillo y Parías, 1995, p. 73

No deja de ser curioso, cuando menos, que el alcalde Mazuera acompañara “un desfile” para celebrar la llegada de sesenta nuevos buses de servicio urbano de la Cooperativa de Buses, y que fuera acompañado por el presidente del Concejo Municipal, Agustín Bernal, el Director Nacional de Transportes y Tarifas José María de Guzmán, y del Director General de Circulación y Tránsito, Alfredo Ángel Tamayo²³¹.

TABLA 15
IMPORTACIÓN DE BUSES (1946-1954)

Año	Cantidad
1946	56
1947	244
1948	273
1949	218
1950	574
1951	387
1952	210
1953	380
1954	270

Fuente: Aprile Gniset, 1983, p. 100.

En la Tabla 15 se observa que la empresa aumentó el número de carros del tranvía en los últimos diez años de operación en un 24,21% en tanto los pasajeros aumentaron en un 57,01% (sin contar los años en el que el número de carros fue inferior al de 1941), lo cual, en conjunto con una expansión limitada de la red de carrileras da cuenta de un sistema que no se adaptó en su infraestructura a los cambios de la ciudad, y que prestaba el servicio con una dotación relativamente menor al final de la década. Al tiempo, los buses y los trolleys ofrecían un servicio más flexible con una mayor capacidad de respuesta, aunque no necesariamente con un mejor servicio.

231 Aprile Gniset. Ob. cit., p. 98.

En los últimos tres años de operación, que siguieron a los hechos del 9 de abril de 1948, al levantamiento de rieles en el mes siguiente por cuenta del alcalde Mazuera se sumó el paulatino cierre de otras rutas y el levantamiento de rieles en otras secciones. Finalmente, los últimos ocho carros del tranvía transitaron el 30 de junio de 1951 en la línea que atendía los barrios Pensilvania y 20 de Julio. La ruta comenzó a ser atendida al día siguiente por buses marca White. El final de la vida del tranvía apenas suscitó algún tipo de comentario o contratiempo y los trabajadores al conocer la noticia de la suspensión del servicio hicieron lo propio²³².

232 Prieto. Ob. cit., p. 50; Suprimidos los últimos tranvías que estaban prestando el servicio. (1.º de julio de 1951). *El Tiempo*, p. 73, p. 7; Ha muerto el tranvía, viva el bus. (2 de julio de 1951). *El Tiempo*, p. 7.

Élites y transporte público: el tranvía de Medellín (1919-1950)²³³

Medellín es la capital del departamento de Antioquia y tradicionalmente se caracterizó por ser uno de los centros industriales y políticos más importantes del país en el siglo XX. Desde muy temprano se configuró como ciudad líder en el desarrollo industrial colombiano no solo por el desarrollo de la industria textil, sino por tener el núcleo empresarial más dinámico del país, como indica Bejarano²³⁴.

El proceso se consolidó sobre una base comercial y minera que se proyectó desde la Colonia a la República acompañada de un proceso de consolidación de la élite antioqueña íntimamente ligada a esas dos actividades. Debido a la producción de oro se desarrolló una importante red de comerciantes interesados en capitalizar las ganancias derivadas del negocio minero, manteniendo un flujo migratorio relativamente constante.

El empresario diversificó sus inversiones para evitar que cualquier revés afectara la totalidad de la inversión, de manera que la

233 Una versión previa de este texto fue publicada en el *Colombian Economic Journal* (2001) y en *Los caminos de hierro: Ferrocarriles y tranvías en Antioquia* (2012).

234 Bejarano. Ob. cit.

principal actividad económica, la extracción del oro, se convirtió en la razón de ser del comercio, pues no solo lo complementaba sino que se constituía en una forma de diversificación del riesgo.

Este proceso se aprecia en el desarrollo de un sector bancario muy dinámico en el siglo XIX que sirvió además para apalancar otras actividades empresariales. Así, para 1871, luego de la fundación de los bancos de Bogotá y Colombia en la capital de la República, se aprobó la Ley 194 que autorizó la creación en Medellín del Banco de Antioquia, como una sociedad anónima con 694.500 pesos de capital, y sesenta y un accionistas, la mayoría de ellos pertenecientes al comercio de la región²³⁵. Este banco gozó de importantes privilegios que no le fueron extendidos a los demás y que lo configuraron como un banco semioficial²³⁶.

Los promotores del banco, como Julián y Eduardo Vásquez entre otros, obtuvieron el derecho a emitir sobre la hipoteca de sus propiedades, y un relativamente bajo aporte en metálico²³⁷. De esa forma se configuró en Antioquia una visión sobre lo público y lo privado, en la cual el gobierno se debía dedicar a “administrar” los asuntos generales, y los agentes privados se encargarían de definir los aspectos “técnicos” del negocio crediticio. No obstante, es importante resaltar que unos y otros hacían parte de la misma élite política y económica y, como se verá en esta parte, con frecuencia ocupaban cargos en ambos escenarios, lo que hacía difícil establecer un límite entre estas dos esferas de la sociedad.

Antes de la fundación del Banco de Antioquia la familia funcionaba como la principal institución para canalizar fondos a las empresas y suplir las necesidades de crédito; así, la familia tenía un carácter bancario y empresarial, y constituía el núcleo central de la actividad económica, y en el mismo sentido, los intereses familiares tenían una multiplicidad de actividades que les permitía asegurarse frente a las difíciles condiciones del siglo XIX, cumpliendo al mismo tiempo funciones de seguridad mutua en-

235 Botero, M. M. (1988). Los bancos locales en el siglo XIX: el caso del Banco de Oriente en Antioquia (1883-1887). *Boletín Cultural y Bibliográfico*, XXV(17), p. 79.

236 *Ibíd.*, p. 32.

237 Brew, R. (2000). El desarrollo económico de Antioquia desde la Independencia hasta 1920. Medellín: Universidad de Antioquia, p. 87.

tre sus miembros²³⁸. El Banco de Antioquia, junto con los otros que se fundaron entre 1872 y 1883, brindaron el apalancamiento financiero de nuevos negocios en la región y permitieron contar con líneas de crédito e inversión para el desarrollo del café y de la industria a comienzos del siglo XX, si bien muchos de ellos no sobrevivieron a las medidas económicas tomadas por la Regeneración después de la Guerra Civil de 1885.

TABLA 16
FUNDACIÓN DE BANCOS EN ANTIOQUIA

Banco	Lugar	Fecha de fundación
Banco de Antioquia	Medellín	1872
Banco Mercantil	Medellín	1874
Banco Restrepo & Cía.	Medellín	1875
Banco de Medellín	Medellín	1881
Banco Popular	Medellín	1882
Banco Industrial de Manizales	Medellín	1882
Banco de Sopetrán	Sopetrán	1882
Banco de Oriente	Rionegro	1883
Banco de Vicente B. Villa e Hijos	Medellín	1883
Banco de Progreso	Medellín	1883
Banco de Arango e Hijos	Medellín	1883
Banco del Zancudo	Medellín	1883

Fuente: Correa, 2010, p. 41.

Así, en 1902 Eduardo Vázquez, Pedro Nel Ospina, la casa comercial de Álvarez y Cía., y Camilo C. Restrepo en nombre de la casa comercial Hijos de Fernando Restrepo, socios del Banco Popular y figuras centrales de la economía y la política antioqueña y nacional, fundaron la Compañía Antioqueña de Tejidos²³⁹.

Así mismo, algunos observadores de la época estiman que cerca del 70% de los establecimientos manufactureros y alrededor del

238 *Ibíd.*, p. 81.

239 Márquez Estrada. *El tranvía eléctrico de Medellín (Colombia) y su aporte al proceso de modernización urbana: 1920-1951*, cit., p. 134.

53% de la industria textil se asentaba en Medellín²⁴⁰. Para 1951 el departamento de Antioquia con casi el 14% (1.570.000) de la población del país (11.500.000), era el epicentro de una pujante industria cafetera, líder en la producción de oro y, probablemente, uno de los más influyentes en términos económicos, con una presencia importante en las principales organizaciones empresariales en el ámbito nacional (como la Federación Nacional de Cafeteros, la Federación Nacional de Comerciales –FENALCO–, y la Asociación Nacional de Industriales –ANDI–, entre otras)²⁴¹.

A pesar de ser recordado con mucho cariño por aquellas personas que tuvieron la oportunidad de utilizarlo²⁴², el tranvía de la ciudad de Medellín, un sistema de transporte masivo con profundas y permanentes implicaciones en el desarrollo urbano entre los años 1919 y 1950, es uno de los temas más olvidados en la bibliografía antioqueña, del cual apenas se encuentran unas breves referencias.

Como se verá, en la primera mitad del siglo XX se definió una red de organizaciones locales, oficiales y privadas, que formularon programas específicos y obtuvieron resultados eficientes para la ciudad, más allá de las demandas de ciertos grupos de interés. De manera que este texto explora las capacidades y la autonomía del gobierno local en la implementación de dichas políticas públicas²⁴³. Para desarrollar la propuesta, el texto se ha dividido en cuatro partes: en la primera se analiza el proceso de transformación urbana de Medellín en la primera mitad del siglo XX; en la segunda el desarrollo de las instituciones públicas y privadas en

240 Bejarano. Ob. cit., pp. 209-210.

241 Roldán, M. (2003). *A sangre y fuego: la Violencia en Antioquia, 1946-1953*. Bogotá: ICANH-Fundación para la Ciencia y la Tecnología, pp. 17-28.

242 Acosta Agudelo, L. (10 al 13 de julio de 2001). Conversaciones (usuario del servicio desde 1919 hasta 1959). (J. S. Correa, entrevistador) Medellín; Restrepo R., H. (10 al 13 de julio de 2001). Conversaciones (motorista de los tranvías de Medellín, San José (Costa Rica) y Pereira). (J. S. Correa, entrevistador) Medellín.

243 Skocpol, T. (1985). Bringing the State Back In: strategies of analysis in current research. En D. E. Rueschemeyer, *Bringing the State Back In* (pp. 3-44). New York: Cambridge University Press, p. 9.

la ciudad; en la tercera el desarrollo del sistema de tranvías y, por último, se presentan las conclusiones.

Metodológicamente el trabajo se fundamenta en fuentes de prensa –en particular de *El Heraldo* de Antioquia–, en fuentes orales de expertos y de personas que trabajaron o fueron usuarios asiduos del sistema, y en una relectura de la bibliografía secundaria sobre Medellín. El texto se concentra 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 ese sentido, para el caso de Medellín, poderosos sectores de la élite 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 especial, se pone de manifiesto la dimensión local del Estado en la definición de las políticas públicas, y cuáles fueron las redes de poder que se articularon alrededor de estos proyectos²⁴⁴.

1. LA TRANSFORMACIÓN URBANA DE MEDELLÍN

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

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 esas transformaciones fue el cambio de la antigua tubería de barro del acueducto por una de hierro contratada en 1908 con la firma Manchester Schloss Brothers, pero cuyo desarrollo final lo realizó la casa francesa Rigal, entrando en servicio en 1921 (aunque en 1916 el municipio había obtenido la licencia para construir tuberías de concreto)²⁴⁵.

244 Meny, I., & Thoenig, J. C. (1992). *Las políticas públicas*. Madrid: Ariel.

245 Gil. Ob. cit., p. 101.

La importancia de este cambio radicó no solo 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 avance urbano, a partir de 1920, hacia esa zona de la ciudad, permitiendo el rápido desarrollo de los barrios Manrique, Campo Valdés, Buenos Aires y El Salvador²⁴⁶.

El segundo hecho de importancia fue la municipalización del servicio de energía eléctrica que se había empezado a prestar en 1897 mediante una rueda pelton situada en la quebrada Santa Helena y una máquina de vapor con capacidad para generar 250 kw, sistema que el municipio compró en 1918 a los particulares que lo manejaban. A los dos años se amplió el servicio con la planta de Piedras Blancas con capacidad para generar 1.000 kw, infraestructura que 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 Medellín²⁴⁷.

La Tabla 1 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 esos años, y por la anexión de los llamados “lotes de engorde” que se utilizaron para la construcción de los nuevos barrios de Medellín²⁴⁸.

Como se verá, ese período no solo coincidió con los grandes proyectos urbanizadores, sino que en él también se llevó 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.

246 Botero F. *Cien años de la vida de Medellín*, cit., p. 177.

247 Toro, C. (1996). Los servicios públicos en Medellín. En J. O. Melo, *Historia de Medellín* (Vol. 2, pp. 531-540). Medellín: Suramericana de Seguros, p. 532.

248 Botero F. *Cien años de la vida de Medellín*, cit., p. 176.

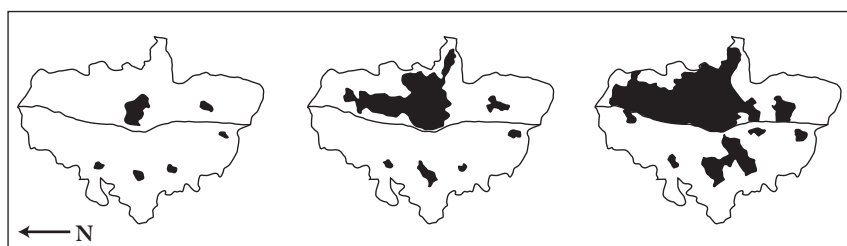
TABLA 17
RELACIONES POBLACIÓN/ÁREA EN MEDELLÍN

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

Fuente: Botero F. *Cien años de la vida de Medellín*, cit., p. 176.

En los años siguientes el tamaño de la ciudad aumentó de manera significativa (incluyendo tanto la población urbana como la rural), pasando de 120.000 habitantes en 1928, a 168.000 en 1938, hasta superar los 350.000 en 1950. Este aumento demográfico en la primera mitad del siglo XX se puede atribuir en parte a la reducción de la tasa de mortalidad y al flujo migratorio²⁴⁹.

MAPA 8
TRANSFORMACIÓN URBANA DE MEDELLÍN (1900-1930-1950)²⁵⁰



Fuente: Echavarría, 1989, pp. 75-80

En el Mapa 8 se observa cómo la mancha urbana de Medellín comenzó a cubrir entre 1900 y 1950 las laderas nororientales y el norte de la ciudad, y también que a partir de 1930 se intensificó la ocupación del occidente del Valle de Aburrá, en especial los sectores de La América y Belén.

249 Echavarría, J. F. (septiembre-diciembre de 1989). El paso de los habitantes por el siglo XX. *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*, 72-80, p. 73.

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

TABLA 18
TASA DE MORTALIDAD Y ESPERANZA DE VIDA EN MEDELLÍN

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

Fuente: Echavarría, 1989, p. 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, la introducción de la penicilina y la intensificación de los servicios médicos y de la seguridad social²⁵¹. Otro factor que contribuyó al crecimiento demográfico de la ciudad fue la alta tasa de migración, ocasionada por la consolidación del proceso industrial que demandaba cada vez más mano de obra desplazándola del campo. Por otra parte, el aumento en la tasa de natalidad casi no varió, lo cual, combinado con una mejora general en la calidad de vida de los habitantes llevó a un crecimiento paulatino de la esperanza de vida en el mismo período.

TABLA 19
TASAS DE CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO

Fecha	Tasa bruta de natalidad
1870	3,8
1900	3,7
1930	3,6
1950	3.9

Fuente: Echavarría, 1989, p. 76.

Medellín, y lo que se conocería luego como su área metropolitana, contaba entre 1912 y 1917 con una clara infraestructura industrial

251 Echavarría. Ob. cit., p. 75.

que se consolidó en 1920. Entre las fábricas más importantes de la época se pueden enumerar:

1. Cinco fábricas de textiles.
2. Dos fábricas de fósforos (entre ellas 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)²⁵² marcaron de manera clara la creación del marco jurídico para las necesidades crecientes de la ciudad, así como las herramientas necesarias para su control y mantenimiento²⁵³.

Otro hecho que selló 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 Goliath, el 8 de julio de 1922, procedente de Barranquilla por la que sería la primera ruta de larga distancia que no

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

253 Gil. Ob.cit., p. 105.

dependía 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*”²⁵⁴.

2. INSTITUCIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS EN LA CIUDAD

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 ella²⁵⁵. Uno de los ejemplos más interesantes de esa situación fue el desarrollo de una red de transporte urbano a través de tranvías en la ciudad durante ese período, y sus profundas relaciones con el diseño de ciudad y con la visión de la sociedad que tenían los miembros de la élite de dicho período.

La Sociedad de Mejoras Públicas (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 muestra cómo la SMP fue una expresión definida de los intereses de la élite de Medellín, conjugando, en una visión *progresista*, los intereses privados y públicos en aras del mejoramiento de la calidad de vida en la ciudad²⁵⁶.

254 Botero F. *Cien años de la vida de Medellín*, cit., p. 258.

255 Muller, P. (2006). *Las políticas públicas* (2 ed.). Bogotá: Universidad Externado de Colombia, pp. 81-84.

256 Para una visión más amplia sobre el origen de las élites en Antioquia y en Medellín, consultar Correa, J. S. *Minería y comercio: las raíces de la élite antioqueña (1175-1810)*, cit.; Íd. (2004). *Territorio y poder: dinámicas de poblamiento en el valle de Aburrá, siglo XVII*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Sectores de la élite empresarial y comercial reunidos en la SMP pensaban que la función del Estado debía circunscribirse a la administración pública, y el manejo técnico de la ciudad debía ser una actividad exclusiva de la SMP y, por tanto, controlada exclusivamente por ellos. En ese sentido, la relación que surgió entre el Concejo de Medellín, como órgano político por excelencia en la ciudad, y la SMP se convirtió para la élite en el ideal de lo político; así, un grupo de personas del Concejo se encargaba de asignar las tareas de acuerdo con el asunto a tratar y el resultado de los estudios era sometido al juicio de la SMP en su sesión semanal para su aprobación o rechazo según beneficiara o no los intereses de sus miembros²⁵⁷.

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 hacían parte del segundo, ocupando cargos como la personería municipal o ejerciendo funciones en instituciones como las juntas de caminos, la Ingeniería Municipal y la Junta del Medellín Futuro²⁵⁸. La SMP actuaba entonces como sindicato, idea ya vieja en Medellín, canalizando las propuestas de la élite dirigente y actuando como grupo de presión frente al Estado.

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: 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)²⁵⁹ y las calles Caracas (54), Perú (55) y Bolivia (56); y Manuel María

257 Botero F. *Medellín (1890-1950): Historia Urbana y juego de intereses*, cit., p. 33.

258 *Ibíd.*, p. 35.

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

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 Guayaquil²⁶⁰.

Es evidente que el núcleo principal de urbanizadores coincidió 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 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”²⁶¹.

Aparte de esta mezcla de intereses, por medio de presiones y de su posición dominante en el gobierno municipal, la SMP se adjudicó atribuciones bastante amplias y que en muchas ocasiones sustituían las funciones estatales, como, por ejemplo, recaudar rentas municipales para sufragar sus gastos de funcionamiento, ejercer el control sobre el aseo, intervenir en la estética urbana y prestar 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 los sectores privado y público²⁶², situación de dudosa ética, pues los miembros de la SMP actuaban al mismo tiempo como agentes privados y públicos, sí muy lucrativa.

Así mismo, Manuel Álvarez, Antonio José Gutiérrez, Antonio y Braulio Chavarriaga, Gustavo y Eduardo de Greiff y, Manuel María y Luis María Escobar eran socios de la *Sociedad Propietaria*, compañía que construyó casas en el barrio Boston, inicialmente urbanizado por la familia Villa, y que, como muchos propietarios de mangas o lotes desocupados, utilizaron sus terrenos para edificarlos ante la fuerte presión demográfica que enfrentaba Medellín²⁶³.

260 Botero F. *Medellín (1890-1950): Historia Urbana y juego de intereses*, cit., p. 82.

261 *Ibíd.*, pp. 80-82.

262 *Ibíd.*, pp. 80-82.

263 *Gil. Ob. cit.*, p. 99.

Uno de los ejemplos más interesantes de esta situación fue el desarrollo de la red de transporte urbano a través de tranvías en la ciudad a principios del siglo XX, y las profundas relaciones que tuvo con el diseño de ciudad y con la visión sobre la sociedad que tenían los miembros de la élite.

El foco del desarrollo urbano en Medellín durante ese período era el Bosque de la Independencia y 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. Esos factores favorecieron el desarrollo de la zona nororiental, en donde tuvo lugar el impulso urbano más importante desde las postrimerías del siglo XIX hasta la década de los cuarenta del siglo XX, cuando la tendencia urbanística de la ciudad se reorientó hacia el occidente del río Medellín u *otra banda*²⁶⁴.

IMAGEN 24
BOSQUE DE LA INDEPENDENCIA (HOY JARDÍN BOTÁNICO)



Fuente: Viztaz (2001).

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. Arqui-

264 Botero F. *Medellín (1890-1950): Historia Urbana y juego de intereses*, cit., p. 180.

itectura. 4. Casas para obreros. 5. Parques y bosques. 6. Acueductos. 7. Sanidad. 8. Edificios públicos, mercados. 9. Luz eléctrica. 10. Legislación. 11. Finanzas”²⁶⁵. Imbuida en esta concepción de urbanismo, la SMP jugó un papel fundamental en el nacimiento y funcionamiento del tranvía de Medellín.

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, que actuaron como grupo de presión para adelantar obras, pues estaban ligados no solo 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 profesionales²⁶⁶. A menudo, los concursos para adelantar obras públicas relacionadas con la ciudad eran convocados y manejados por la SMP, y los ganadores usualmente eran sus socios.

Para acabar de completar el cuadro, mediante el Acuerdo No. 16 de 1907 los miembros de la SMP se asemejaban a “agentes de policía municipales, con las mismas atribuciones de la Gendarmería Nacional”²⁶⁷ para hacer cumplir las disposiciones vigentes sobre calles, aleros, aceras, ventanas, etc. Así, las esferas pública y 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.

Este predominio de lo privado sobre lo público se apreciaba una vez más en el proceso de regularización del tránsito de recuas de mulas en la ciudad, pues la SMP, por intermedio de Manuel Álvarez, hizo antesala 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 extrañar que en 1911 Álvarez no solo fuera el presidente de la SMP sino el propietario de catorce carros de servicio público matriculados y con

265 *Ibíd.*, p. 40.

266 *Ibíd.*, p. 41.

267 *Ibíd.*, pp. 80-82.

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, respectivamente²⁶⁸.

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 de Álvarez, y Timoteo Jaramillo de la Sociedad de Urbanización Municipal, que urbanizó los barrios Manrique²⁶⁹, La Florida, La Asomadera, Pérez Triana²⁷⁰ 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 Antioquia²⁷¹.

En el proceso de urbanización del mencionado barrio Manrique se evidencia una relación muy cercana entre la empresa Seguros y Urbanización, de propiedad de miembros de la SMP, y el Concejo. La primera recibió una donación de 20.000 pesos y un préstamo a intereses muy bajos por otros 30.000 pesos para construir 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 pesos adicionales con el fin de construir de casas para los obreros y una suma adicional, sin especificar, para construir el alumbrado público y la red de aguas²⁷².

A raíz del mismo acuerdo, Ricardo Olano, en sociedad con Vicente Villa y con su padre Juan E. Olano, inauguraron en 1913 la

268 *Ibíd.*, p. 101.

269 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 de comenzar la urbanización; cfr. Aguirre. Manrique Central: un barrio que nació con el tranvía, cit., p. 3.

270 Este barrio fue nombrado en honor a Santiago Pérez Triana por su gestión en el desarrollo del Ferrocarril de Antioquia. No deja de ser curioso que a pesar de su bochornosa actuación en la negociación con la casa Punchard, McTaggart, Lowther & Co., la ciudad decidiera nombrar un barrio en su nombre.

271 Botero F. *Cien años de la vida de Medellín*, cit., p. 255.

272 Arango, R. (1925). Urbanización. En A. Betancur, *La ciudad: Medellín en el 5° cincuentenario de su fundación* (pp. 233-237). Medellín: Bedout, p. 234.

primera empresa de buses de la ciudad con tres unidades adquiridas 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 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 buses²⁷³.

Cabe anotar que, ante situaciones como las anteriores, la posición de la élite 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 afirmativo²⁷⁴. Hecho que muestra que existían reservas, en algunos personajes de la élite, cuando se trataba de obras de interés general que beneficiaban a algunos particulares, y sostenían que era más ético mantener los intereses privados alejados de los públicos.

Además del control que poseía sobre las fuentes de agua potable de la ciudad, Álvarez 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 varas²⁷⁵) a un costo bruto de 0,67 centavos²⁷⁶ por vara que, descontando las zonas que no podía comercializar por estar destinadas

273 Botero F. *Cien años de la vida de Medellín*, cit., p. 255.

274 Botero F. *Medellín (1890-1950): Historia Urbana y juego de intereses*, cit., p. 80.

275 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 medía entre 75 y 92 centímetros ubicándola aproximadamente en la medida de 1 yarda (0,9144 metros). La manzana española medía 10.000 varas cuadradas.

276 En 1925 el tipo de cambio con respecto a la libra esterlina era de 4 a 1.

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, sino el aviso que publicó para promocionar los 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 cuadas del Parque de Berrio, 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]²⁷⁷.

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

3. EL DESARROLLO DEL SISTEMA DEL TRANVÍA MUNICIPAL

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 ferrocarril²⁷⁸. En Medellín el tranvía de sangre comenzó el 23 de enero de 1887²⁷⁹, con unos vagones tirados por mulas de propiedad de una empresa de Juan Clímaco Arbeláez llamada La Colombiana²⁸⁰. El contrato

277 Botero F. *Cien años de la vida de Medellín*, cit., p. 254.

278 Aunque en el mundo funcionaron durante el siglo XIX tranvías impulsados por máquinas de vapor que imprimían movimiento a un cable de arrastre, en Colombia solo se tiene información de un sistema similar en Cúcuta cuyo tranvía de utilizaba unas pequeñas locomotoras para mover los vagones; cfr. Correa. Correa, J. S. (2012). *Café y ferrocarriles en Colombia: los trenes santandereanos (1869-1990)*. Bogotá: Editorial CESA.

279 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; cfr. Ochoa. Ob. cit.

280 Los vagones fueron importados desde J. G. Brill de Filadelfia en 1886, del mismo modelo que los importados para Bogotá en 1884; cfr. Morrison, A.

fue otorgado por el general José María Ocampo Serrano, en calidad de jefe civil y militar del Estado Soberano de Antioquia²⁸¹.

El recorrido inicial iba de la plazuela de la Veracruz hasta El Edén, un lugar cerca al Bosque de la Independencia en donde estaban los baños de El Bermejál²⁸², uno de los cuatro baños públicos de la ciudad. Los rieles y vagones para operar el servicio fueron pedidos a Estados Unidos y, se compró un local situado entre las calles Vélez y Carabobo²⁸³, que más adelante sirvió como aduanilla y donde luego se construyó el Teatro Olimpia²⁸⁴.

La intención inicial era ampliar esta ruta hasta la población de Itagüí, ubicada al 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 fue 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 a toda la ciudad. En ese sentido, incluso la línea principal (El Edén-La Veracruz) sufría de permanentes inconvenientes, pues cuando las mulas recorrían la estrecha calle Ayacucho con frecuencia se subían a las aceras y se les atravesaban a los coches, lo que hacía que los pasajeros no encontraran muy placentero el viaje²⁸⁵.

(4 de enero de 2008). *Los tranvías de Medellín*. Recuperado el 24 de abril de 2014, de www.tramz.com/co/me/mes.html; Piedrahita. Ob. cit., p. 506.

281 Ochoa. Ob. cit., p. 2.

282 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.

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

284 Ochoa. Ob. cit., p. 2.

285 Piedrahita. Ob. cit., p. 506.

IMAGEN 25
TRANVÍA DE SANGRE EN EL PARAJE DE EL EDÉN



Fuente: Viztaz (2001)²⁸⁶.

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 está el hospital San Vicente de Paúl²⁸⁷. Los animales se llevaron de Bogotá, pero no lograron aclimatarse, y más adelante fueron reemplazados por mulas antioqueñas sin que mejorara el servicio ni desaparecieran los problemas²⁸⁸, lo cual, sumado a las dificultades económicas de la empresa, provocó que el contrato se cediera a una compañía belga que más tarde, en 1893 durante la gobernación de Abraham Moreno, rescindió el contrato, de forma que el poco material fijo y rodante que aún servía quedó abandonado. A pesar del fracaso, ese intento puede considerarse pionero en el desarrollo de los sistemas de transporte público interurbano en Colombia y en Latinoamérica.

Luego de ese episodio el Concejo Municipal seguía interesado en promover un medio de transporte por tranvías, para lo cual en 1912 sus miembros se apoyaron, aunque de manera infructuosa,

286 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.

287 Gil. Ob. cit., p. 102.

288 Ochoa. Ob. cit., p. 3.

en el ministro Julio Corredor²⁸⁹. En 1919 se aprobó la contratación del arquitecto estadounidense Augusto Woeboken, quien sin haber visitado la ciudad elaboró los planos; posteriormente, el ingeniero B. F. Wood se encargó de su construcción e instalación.

La Empresa de Tranvías Eléctricos se fundó el 7 de junio de 1919 para comenzar a diseñar, construir y operar la primera línea de tranvías en la ciudad de Medellín, y se reorganizó como la Empresa del Tranvía Municipal (ETM) en 1920, cuando inauguró sus operaciones.

Para dar impulso al proyecto, el superintendente Juan De la Cruz Posada contrató a través de su amigo Jhon C. McDonald, previa aprobación del Concejo, un empréstito con The Equitable Trust Co. por 2.500.000 pesos en pagarés municipales redimibles, garantizados en oro al 6% anual, y otro con G. Amsinck y Co. de New York, en condiciones similares. El valor neto recibido, luego del pago anticipado de intereses, fue de 2.325.000 pesos en tres pagos de 900.000 pesos el primero, 925.000 en 1920 y 600.000 pesos en 1921, que serían fiscalizadas por la Casa Comercial de Luis María Botero e Hijos. La ETM obtuvo además un crédito de 250.000 pesos de los Bancos de Sucre y Alemán-Antioqueño para la construcción, con un plazo de cuatro años y un interés del 1% mensual²⁹⁰. Este último contrato fue firmado por Agapito Betancur como personero municipal, y por Maximiliano Correa y Adolfo Hartman como gerentes del Banco Sucre y del Banco Alemán respectivamente²⁹¹.

Ante el éxito de los trolleys del ingeniero Bayer, se les encargó al ingeniero estadounidense Henry D. Macy y al técnico de Medellín Daniel Salazar el desarrollo completo de esta línea, incluida la armada de los doce vagones de dos ejes tipo “Birney Safety

289 Márquez Estrada. El tranvía eléctrico de Medellín (Colombia) y su aporte al proceso de modernización urbana: 1920-1951, cit., p. 137.

290 *Ibíd.*, p. 138.

291 Márquez Estrada, J. W. (2011). Modernización sobre Rieles. El Ferrocarril de Barranquilla y el Tranvía Eléctrico de Medellín. Dos obras de gran Impacto en el proceso de construcción de ciudad: 1870-1955. *Memorias* (15), p. 147.

Cars” adquiridos el 24 de junio de 1920, y despachados más adelante por la casa fabricante J. G. Brill de Filadelfia²⁹².

IMAGEN 26
PROMOCIÓN DEL TRANVÍA²⁹³



Fuente: Morrison, 2008.

La trocha del tranvía (distancia entre rieles) era de 914 mm (36”) y, la ETM compraría cincuenta y dos vagones adicionales tipo Birney en la década de 1920 (seis en 1923, siete en 1924, dos en 1925, nueve en 1926, catorce en 1927 y catorce en 1928), de los cuales se compraron seis de cuatro ejes en 1928^[294], lo que da cuenta del crecimiento de la red de tranvía y el aumento de su utilización durante esta década.

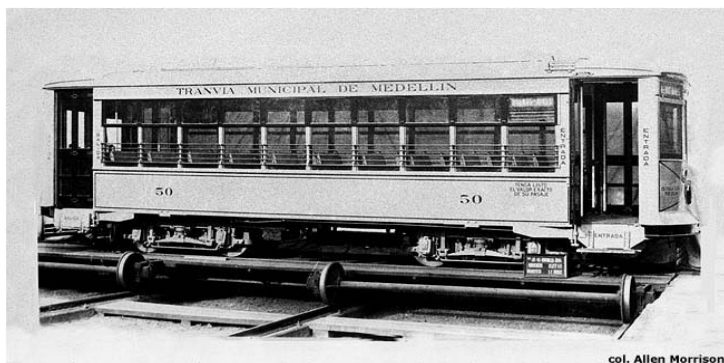
Las limitaciones técnicas hicieron que inicialmente este sistema de transporte masivo fuera el indicado, pues la utilización de medios alternativos, como los buses de gasolina, enfrentaban problemas estructurales graves, debido no solo a las dificultades ya mencionados, como el alcantarillado, sino que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

292 Botero F. *Cien años de la vida de Medellín*, cit.p. 362; Morrison, 2008.

293 Publicado en el informe de las Empresas Municipales del Tranvía de 1930.

294 Morrison, 2008.

IMAGEN 27
VAGÓN DE CUATRO EJES



Fuente: Morrison, 2008^[295].

La función que cumplió el tranvía fue fundamental para Medellín ciudad que vivía 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 tuvieron así una forma de transporte masivo de fácil acceso y de bajo costo para acceder al casco urbano y por consiguiente a las fábricas donde laboraban²⁹⁶.

El desarrollo de la telaraña de rutas del tranvía da cuenta de esa situación. El 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 con un *Te Deum* en la catedral Metropolitana y con la posterior bendición de sus primeros seis vagones²⁹⁷. 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 con los que contaba Medellín²⁹⁸.

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

296 Bronx, H. (1970). *Estudios históricos y crónicas de Medellín*. Medellín: Academia Antioqueña de Historia, p. 154.

297 Ídem.

298 Bronx. *Estudios históricos y crónicas de Medellín*, cit. p. 375

Los primeros conductores del tranvía, conocidos como motoristas, eran jóvenes de clase media entre los 17 y 25 años, entre ellos León Congote, León Márquez, Horacio Arango, 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 los inspectores, entre otros, Abel Ochoa y Humberto Baena, quienes observaban el cumplimiento estricto de los horarios y las rutas; inicialmente no llevaron uniforme²⁹⁹.

El tranvía de Medellín tenía tres tipos básicos de vagones: los de color verde, 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 solo llevaban pasajeros en asientos reversibles de madera; y los amarillos, de mayor capacidad dotados con asientos reversibles de mimbre³⁰⁰. Todos los vagones estaban equipados con frenos manuales y tenían una campana para ordenar la parada, la que debía ser accionada con el pie³⁰¹.

299 Restrepo R. Ob. cit.

300 Acosta Agudelo, 2001.

301 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*, carros tipo Birney (*J. G. Brill Co.* de Filadelfia) cerrados iguales a los de Medellín pero solo 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 *Lorencitas*, pero más cortas, que fueron montadas en bastidores y mecanismos de tranvías abiertos cortos

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 números³⁰². La línea de La América tenía la divisa de color rojo y llevaba a la plazoleta del corregimiento del mismo nombre³⁰³ 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 el área de expansión urbana natural fue 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 nororiental³⁰⁴.

IMAGEN 28
LÍNEA DE LA AMÉRICA



Fuente: Viztaz (2001).

y fueron conocidas popularmente como las *Lorencitas chiquitas*; cfr. Arias de Greiff, G. (8 de julio de 2008). Conversaciones (Ingeniero experto en transportes). (J. S. Correa, entrevistador) Bogotá.

302 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).

303 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.

304 Botero F. *Cien años de la vida de Medellín*, cit. p. 361.

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 conocía popularmente, en el barrio del mismo nombre y cerca del Bosque de la Independencia, con el Parque de Berrío³⁰⁵. 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. Un aviso promocional similar al de Álvarez apareció en 1927 en *El Colombiano*, donde se promocionó el barrio Aranjuez y se destacó que un factor concluyente en la decisión de comprar un lote en ese barrio era la prolongación de una línea de tranvía.

IMAGEN 29

LÍNEA DE ARANJUEZ, SOBRE LA CARRERA CARABOBO



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 Berrío³⁰⁶, con una longitud de casi un kilómetro. A los pocos días se inauguró otro tramo de 850 metros que llegaba hasta la carrera Córdoba

305 Restrepo R., 2001.

306 La calle Boyacá, cercana al Parque de Berrío, fue uno de los sitios preferidos por la élite para habitar a fines del siglo XIX; cfr. Reyes, C. (1996). *Aspectos de la vida social y cotidiana de Medellín (1890-1930)*. Bogotá: Colcultura, p. 12).

(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.

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 esa 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 completó un total de 14.76 kilómetros en los primeros tres años de funcionamiento y, para finales de 1923 la empresa del tranvía tenía doce carros que movilizaban cerca de 9.150 pasajeros diarios³⁰⁷.

IMAGEN 30
VAGÓN DE PASAJEROS (LÍNEA SUCRE)



Fuente: Morrison, 2008^[308].

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 herede-

307 Botero F., 1996, p. 180.

308 Imagen tomada del artículo "Hail Colombia", publicado en *National Geographic* en octubre de 1940, y reproducida por Morrison. *Los tranvías de Medellín*, cit.

ras de Manuel Álvarez unos terrenos y la cesión por estas de unas fajas de terreno para facilitar la obra; además, el municipio recibió una subvención de 6.000 pesos oro de la Nación³⁰⁹. En un primer trayecto, inaugurado en octubre de 1923, tenía 1.84 kilómetros, hasta el Parque de Bolívar, y fue ampliada en 3.3 kilómetros en 1924 para llegar a la Plaza de Cisneros.

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; 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 para la industria del café, solucionando de esa forma el transporte de los obreros.

Para finales de 1925 la empresa del tranvía, incluyendo toda su infraestructura (el material rodante, representado en veinticuatro carros, los cobertizos y los accesorios) tenía un valor de 945.055,19 pesos y el promedio de ingresos era de 14.185,23 pesos mensuales. Para el mismo año el transporte de pasajeros se estimaba en 18.923 personas al día³¹⁰. 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 Colombia³¹¹.

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 solo hasta la quebrada La Zúñiga, límite natural

309 HA, 1927 v.1-n.56.

310 Betancur, 1925, p. 25.

311 Restrepo R., 2001.

entre estos dos municipios, en 1926 el tranvía llegó hasta Envigado³¹², constituyéndose en la primera ruta suburbana y metropolitana del país.

Esta ruta contaba con vagones de mayor tamaño y capacidad, pintados de amarillo para diferenciarla de los vagones del resto de las rutas de la ciudad, razón por la cual se les llamó popularmente canarios³¹³. Los vagones iniciales con motor de combustión interna fueron 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 eléctrica³¹⁴.

IMAGEN 31
LÍNEA AL MUNICIPIO DE ENVIGADO



Fuente: Viztaz (2001).

Ese mismo año se inauguró una línea hasta la plaza del barrio Belén, con divisa 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,

312 HA, 1937 v.1-n.65.

313 Acosta Agudelo, 2001.

314 Morrison, 2008.

alegando además que estaban “pasadas de moda”, de igual forma la ciudadanía protestó aduciendo que el tranvía entorpecería el tráfico y pondría en peligro 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 ese mismo año³¹⁵.

IMAGEN 32
LÍNEA AL BARRIO BELÉN



Fuente: Morrison. Los tranvías de Medellín (2008).

A finales de 1927 entró en funcionamiento la línea de El Salvador, de 2.03 kilómetros, que unía a este barrio con las estaciones Cisneros y Villa, conectando así el sistema del tranvía con el Ferrocarril de Antioquia y con los municipios cercanos a la ciudad, lo que sería luego el área metropolitana, funcionando como tren de cercanías e interconectando todo el Valle de Aburrá³¹⁶.

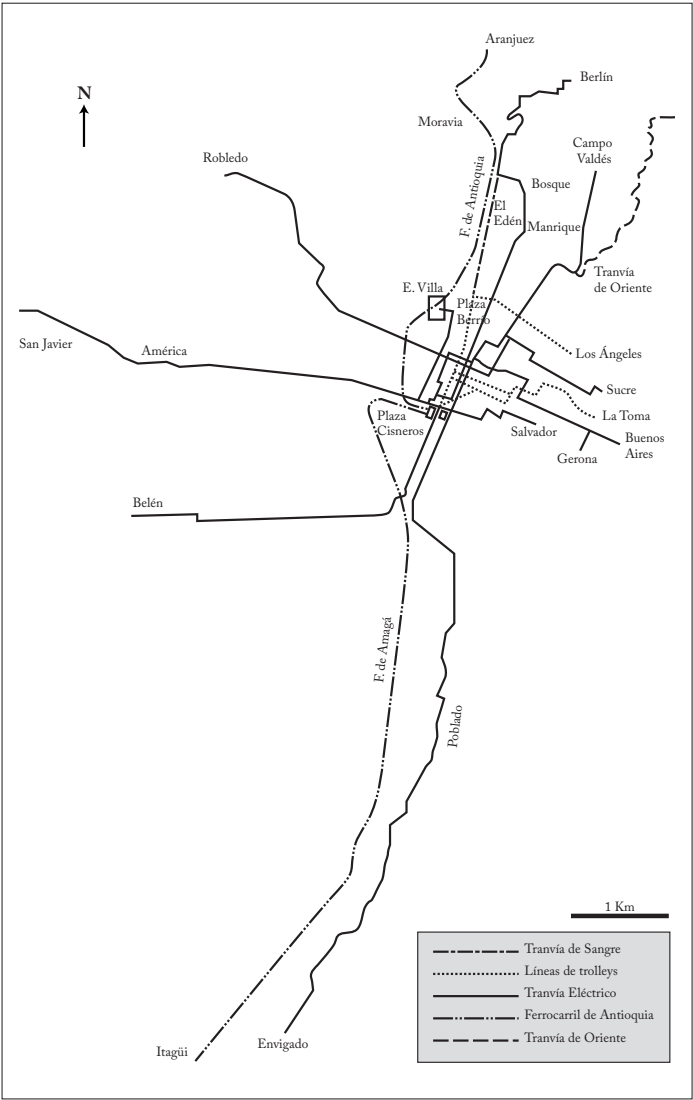
Durante la década de 1920 el reglamento de operación del tranvía se cumplió con relativa facilidad y la empresa se destacaba por pagar buenos salarios. Así, en 1922 el sueldo mensual de los conductores era de 54,8 pesos por nueve horas diarias de trabajo a lo largo de la semana, sustancialmente más alto al ingreso promedio familiar de 11,60 pesos mensuales para familias de diez personas en promedio. El sueldo del contador de almacén era de 110 pesos y su ayudante devengaba 80 pesos, salario que luego fue

315 HA, 1927 v.1-n.70.

316 Botero F., 1996, pp. 181-182.

ajustado en 5 pesos mensuales por la obligación de dormir todas las noches en el local del almacén³¹⁷.

MAPA 9
LÍNEAS FÉRREAS EN EL VALLE DE ABURRÁ DURANTE SU HISTORIA



Fuente: Morrison, 2008 (modificado por el autor).

317 Márquez Estrada, El tranvía eléctrico de Medellín (Colombia) y su aporte al proceso de modernización urbana: 1920-1951, 2012, p. 143.

En 1928 la empresa del tranvía tuvo un éxito inesperado, pues sus ingresos brutos aumentaron 25 y 40% en los dos años anteriores, generando en 1927 un promedio bruto mensual de 48.000 pesos y en 1928 de 60.000 pesos. El principal problema que enfrentaba era la insuficiencia de vagones para dar abasto con la demanda, pues solo contaba con cuarenta y cuatro vagones para todas las rutas³¹⁸. A pesar de este inconveniente, el coeficiente de gastos (gastos/producto bruto) era de 77,91%, que aunque no era tan bajo como el de Bogotá (57%)³¹⁹, permitía obtener ganancias suficientes para soportar el continuo crecimiento de la capacidad instalada del sistema.

En ese sentido, la guía turística de Peyrat³²⁰ 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 por un almuerzo económico de siete centavos en el famoso café El Árabe, el costo de utilización de servicio era bajo³²¹; y 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.

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, Inglaterra³²².

318 HA, 1928 v.2-n.301.

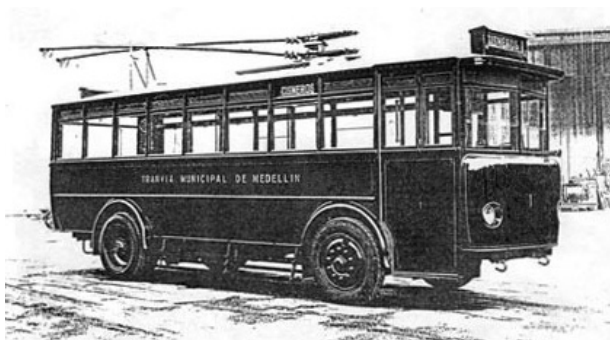
319 Esquivel, 1997, p. 57.

320 Peyrat, 1925.

321 Aguirre, 1989, p. 15.

322 Morrison, 1999.

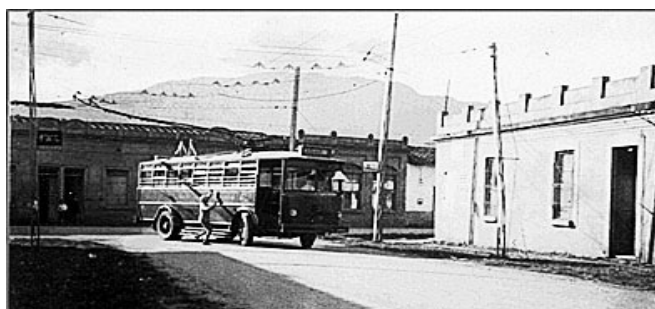
IMAGEN 33
TROLLEYS EN MEDELLÍN³²³



Fuente: Morrison, 1999

Estos trolleys (que necesitaban dos líneas de corriente eléctrica, a diferencia de los vagones del tranvía que solo utilizaban una debido a que los rieles les servían de polo negativo) comenzaron a operar el 12 de octubre de 1929, añadiendo luego una segunda línea que terminaba en el barrio La Toma al oriente de Medellín; Coltejer construyó en ese barrio varias viviendas para sus obreros, muy cerca de la fábrica principal³²⁴.

IMAGEN 34
BUS TROLLEY EN MEDELLÍN (LÍNEA BUENOS AIRES)



Fuente: Viztaz (2001).

323 Trolley No. 1 en la fábrica Ramsomes, Sims & Jefferies de Ipswich, Inglaterra.

324 González, 2008, p. 2008.

En 1929 un ingeniero suizo de apellido Bayer, director eléctrico del tranvía, transformó varios buses marca International adaptándoles un motor eléctrico; inicialmente esos buses habían prestado 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 Quebra; una vez adaptados se dieron al servicio en la ruta de buses trolley de la ciudad³²⁵.

IMAGEN 35

TROLLEY CONSTRUIDO EN MEDELLÍN (No. 5) EN LA LÍNEA DE LOS ÁNGELES



Fuente: Toro 1996, 304.

Más adelante, en 1934, la ETM comenzó a construir sus propios trolleys; aunque el total de vehículos no superó los nueve buses, no deja de ser interesante observar la complementariedad de los tipos de transportes y la iniciativa industrial de la ciudad.

El sector de La América fue de particular importancia en el desarrollo occidental de la ciudad, no solo por el establecimiento de la 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 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

325 Restrepo R., 2001.

urbanización por miembros de la élite, entre quienes se destacó Juan B. Londoño³²⁶.

Ricardo Olano, miembro también de la élite, en sus memorias relata la importancia de esta expansión al occidente, pues sostuvo ante el Concejo 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”³²⁷. La intención de Olano no era altruista, lo que buscaba era presionar desde el Concejo la urbanización de tales zonas, facilitando las mejoras necesarias para ese fin.

En 1932, cuando entró en operación la primera etapa del complejo Guadalupe, se agregaron 10.000 kilovatios, 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 esa 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 la expansión industrial futura en Medellín y en Antioquia³²⁸.

Más adelante, en 1934, la ETM comenzó a construir sus propios trolleys y, aunque el total de vehículos no superó los nueve buses, no deja de ser interesante no solo por la complementariedad de los tipos de transporte, sino como una muestra de la iniciativa industrial de la ciudad.

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

326 Gil, 1989, p. 106.

327 Marín, 1989, p. 89.

328 Ídem.

IMAGEN 36
EL PARQUE DE BERRÍO (CENTRO NODAL DEL SISTEMA)



Fuente: Morrison, 2008.

Es importante anotar el profundo impacto que este medio tuvo en la vinculación estrecha y rápida de todos los municipios del Valle de Aburrá e incluso al interior mismo de Medellín. Esto se debió a que en la construcción de las estaciones se siguió el ejemplo de los trenes suburbanos europeos, pues no solo se construyeron las correspondientes a cada uno de los municipios del Valle, sino que al interior de la ciudad 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 tranvía³²⁹.

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 casos³³⁰; frecuentes ataques con piedras por parte de *gamines* (*sic*) que tomaban represalia contra los motoristas al ser descubiertos cuando se colgaban de los vagones³³¹; o choques entre vehículos particulares y el tranvía, ocasionados por el descuido o la

329 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; cfr. Botero F., 1989, p. 115.

330 HA, 1927 v.1-n. 33.

331 HA, 1927 v.1-n.36.

imprudencia³³². Así mismo, hubo atropellamientos debidos más a la imprudencia de los peatones que a un comportamiento indebido de los conductores³³³.

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 lo ocasionó un corte de energía 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 víctimas³³⁴.

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 descuidadamente arrojados cerca de los rieles, ocasionando graves pérdidas económicas en equipos, motores y vagones al tranvía³³⁵. 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 la ciudad.

4. EL INTENTO POR REPLICAR EL MODELO: LA EMPRESA DEL TRANVÍA DE ANTIOQUIA

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

332 Entre estos, se destaca el ocurrido el 13 de marzo de 1928 cuando un camión que se dirigía por la carrera Carabobo en dirección al puente de Guayaquil, debió virar bruscamente para no chocar contra el tranvía, ocasionando la muerte de Rafael Ruíz, quien iba en una bicicleta alquilada (Alzate Alzate, 2012, p. 228).

333 Alzate Alzate, 2012, p. 234.

334 HA, 1927 v.1-n.33.

335 HA, 1927 v.1-n.36.

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 juzgaba esta obra como “redentora para todas las poblaciones del oriente antioqueño”³³⁶, 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 esos municipios con respecto a Medellín. Incluso, se quería que la línea se convirtiera, para los municipios del oriente antioqueño, en la forma de acceder al Magdalena³³⁷.

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 departamento³³⁸. 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 del 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 un río navegable o con una estación férrea; el departamento se comprometería a subvencionar el 35% del valor total de la obra, pagado por kilómetro construido³³⁹.

Inicialmente el proyecto presentó dificultades, pero al ser aprobada la Ley 66 de 1923, mediante la cual la nación se comprome-

336 Duque, 1985, p. 213.

337 HA, 1928 v.2-n.312.

338 Morales, 2005.

339 Ídem.

tía 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 llevaría a cabo la construcción y operación del sistema³⁴⁰.

El contrato de construcción de la línea del tranvía se presupuestó en un millón de pesos de oro que debían ser suficientes para tender los rieles desde Medellín hasta los diez municipios referidos en la Tabla 8, 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 distribuido 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 debían haber distribuido de la siguiente forma:

TABLA 18
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, p. 9.

De igual forma, se convino que la contabilidad y los reglamentos de la construcción serían los mismos que los de dichas empresas y la razón era muy simple: las EPM poseían las condiciones técnicas

340 Ídem.

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”³⁴¹.

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 razón de 1.000 pesos por acción, correspondientes a las sumas que debería aportar cada municipio hasta completar un capital de 300.000 pesos, 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 para treinta y seis pasajeros, diez carros-motores con capacidad para veinticinco pasajeros, cuatro vagones para carga con capacidad de siete toneladas, seis vagones para carga con capacidad de tres 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 de que fallaran los carros-motores, con el fin de llegar a la próxima estación³⁴².

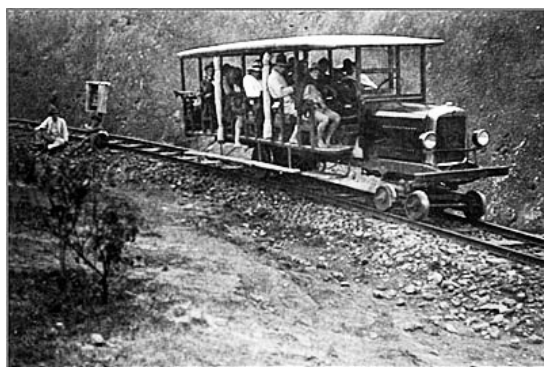
A diferencia de los tranvías de Medellín que funcionaban con energía eléctrica, los de esta línea funcionaban con vagones de gasolina, probablemente contruidos por Edwards Railway Motor Car Co.³⁴³, que arrastraban unos pequeños carros de pasajeros y algunas plataformas de carga. Este tipo de vagones 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.

341 Concejo de Medellín, 1927, pp. 6-7.

342 Senado de la República, 1931, p. 48.

343 Morrison, 2008.

IMAGEN 37
VAGÓN DE GASOLINA DEL TRANVÍA DE ORIENTE



Fuente: Viztaz (2001)

El proyecto parecía contar con buenas oportunidades, aunque su principal problema eran los altos costos de operación por ser de gasolina y no eléctrico como el tranvía de Medellín lo que se podría solucionar con la utilización de las caídas de agua de los ríos El Buey y Piedras³⁴⁴. Desafortunadamente el tranvía de oriente nunca se electrificó, y por el contrario, en ese 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 empresa³⁴⁵.

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 sentir³⁴⁶.

344 HA, 1929 v.3-n.512.

345 HA, 1928 v.2-n.266.

346 Morales, 2005.

Entre 1926 y 1927 la obra estaba en plena ejecución y el principal accionista era el municipio de Medellín, que había construido y financiado buena parte de los 17 kilómetros realizados. Sin embargo, en esos 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 ETO³⁴⁷.

IMAGEN 38
TRANVÍA DE ORIENTE (VAGÓN NO. 15)



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 Évrar Avenith de Amberes para continuar con los trabajos necesarios, de los que se descontarían los 164.000 pesos 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 estas solidarias con el préstamo; segundo, porque los demás municipios socios del proyecto no realizaron los aportes necesarios que exigía el 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 nue-

347 Duque, 1985, p. 224.

vo 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 frágil³⁴⁸.

Estas razones hacían el negocio altamente riesgoso a los intereses de Medellín; sin embargo, por cuatro ocasiones se intentó infructuosamente 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; además se reclamó la devolución del préstamo de 164.000 pesos que Medellín había realizado³⁴⁹.

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 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, esta era rentable y parecía que la situación fuera fraudulenta³⁵⁰.

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 Rionegro³⁵¹. El primer trayecto tenía una pendiente máxima de 9,5% y una pendiente promedio de 6%, con una curvatura promedio de 20 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 oriente³⁵².

Debido a la diferencia entre el trayecto Medellín-La Sierra y el resto de la ruta, se establecieron tarifas diferenciales: en el primer trayecto se cobraba en primera clase ¢0,2 ton/km, en segunda clase ¢0,17 ton/km, en tercera ¢0.14 ton/km y, en cuarta ¢\$0,10

348 Concejo de Medellín, 1927, pp. 10-34.

349 HA, 1927 v.1-n.3.

350 Senado de la República, 1931, p. 38.

351 HA, 1927, v.1-n.60.

352 Senado de la República, 1931, pp. 47-48.

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 ruta³⁵³.

IMAGEN 39
EL TRANVÍA DE ORIENTE EN EL ALTO DE LA SIERRA



Fuente: (Viztaz, 2001).

En los debates suscitados en el Senado por la situación financiera de la empresa 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 19, los primeros 49 kilómetros costaron 1.585.469,95 pesos, de los que tan solo 7.056,48 pesos fueron invertidos por la ETO.

TABLA 19
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, p. 7.

353 Ídem.

Adicionalmente, la Nación debió aportar 130.000 pesos correspondientes a 6 kilómetros necesarios para conectar al municipio de Rionegro con los corregimientos de la Ceja y San Antonio³⁵⁴. 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 forma³⁵⁵.

Además, después de una amplia investigación por el 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 20
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, p. 7.

Como se puede apreciar en la Tabla 21, el costo promedio general de cada kilómetro construido en los primeros 49 kilómetros fue de 32.560 pesos, de los que la ETO participó tan solo 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 principales diarios, de predecir constantemente el fracaso de la obra, e incluso hasta procuraban,

354 Senado de la República, 1931, p. 7.

355 HA, 1928 v.2-n.263.

mediante incisivas editoriales, que este suceso se diera lo más rápidamente posible³⁵⁶. 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 dificultades³⁵⁷.

TABLA 2 I
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, p. 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, lo que figuraba convertir a Rionegro en nodo de la ruta y reconocer de hecho su supremacía sobre Marinilla y demás municipios del Oriente³⁵⁸.

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 “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 la obra³⁵⁹.

356 HA, 1927 v.1-n.40.

357 Duque, 1985, p. 225

358 Morales, 2005.

359 Botero F., 2000, p. 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 esta funcionó precariamente hasta finales de los años treinta, nunca logró sus objetivos y fue un fracaso económico. Tan solo 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 Ceja³⁶⁰.

La Empresa del Tranvía Intermunicipal por la Carretera de Oriente, nombre oficial de la ETO, no pudo enfrentar esas difíciles situaciones, viéndose obligada a detener los trabajos de enriellado 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 Elena³⁶¹.

360 (Botero F., 2000, p. 368)

361 (Morales, 2005)

Consideraciones finales

Bogotá fue pionera al plantear la discusión sobre el establecimiento de tranvías en Colombia, y si bien se percibe un anhelo de modernización al querer implementar un sistema al estilo del de Nueva York en una pequeña ciudad caminable y que no contaba aún con los requerimientos para implementar un sistema de transporte público de esas características con apenas 78.000 habitantes, sí definió un cambio definitivo del modelo de ciudad, de una pequeña con alta densidad, de forma ovalada y construida contra los cerros orientales, a una lineal con baja densidad y que incorporaría cada vez más sectores rurales en la dinámica urbana.

Esta iniciativa se concretó en un proceso de inversión extranjera, en el que el capital estadounidense se hizo cargo de la concesión vial a partir de 1884 con resultados marcados por quejas permanentes por el mal servicio, la mala atención a diferentes zonas de la ciudad y, en general, por un proceso de lento crecimiento (de infraestructura y material rodante) que llevó finalmente al boicot de 1910. Esta protesta de usuarios, bastante particular al ser tal vez la única en que se decidió colectivamente no acceder al uso de este servicio, culminó en la municipalización del servicio mediante una compra a la compañía estadounidense.

Durante la primera fase de operación se evidencia un proceso de suburbanización de la ciudad hacia Chapinero, y la incorporación de nuevos sectores rurales a la dinámica urbana de Bogotá.

A partir de la administración municipal (1910-1929) se percibe un lento proceso de ampliación del sistema, de su electrificación y modernización, con el uso mixto de carros de pasajeros y de carga, pero sin la incorporación de la totalidad de las nuevas zonas de expansión, en particular las zonas populares y obreras, al sistema. Así mismo, no hay un diseño explícito del modelo que permita conectar esas nuevas zonas con los nacientes barrios obreros, de tal manera que el flujo de pasajeros de su lugar de vivienda a su lugar de trabajo sea constante. Así, si bien se conectaron diversos sectores populares al sistema, se hizo de manera incompleta, y no parece haber una relación clara entre el diseño del sistema, la política industrial de la ciudad y los grandes negocios inmobiliarios.

Por otra parte, se evidencia una cada vez más profunda tendencia a usar los beneficios de la empresa para relocalizar los excedentes hacia otras empresas de la ciudad o hacia otras necesidades de gasto. Costumbre acompañada por el uso de la empresa del tranvía para la contratación de empréstitos de los que no era destinataria.

El uso del tranvía por la ciudadanía fue volátil, registrándose variaciones permanentes en la tasa de crecimiento (y de decrecimiento) del uso por pasajeros. De la misma manera, no se evidencia un sentido de pertenencia por el tranvía y, por el contrario, fueron frecuentes las quejas y las protestas por el mal servicio.

La empresa tuvo un proceso asimétrico de actualización, con cambios permanentes en los modelos de gobierno corporativo, hasta su fase final, entre 1929 y 1951, que estuvo en manos de los acreedores. Desde la década de 1920 en adelante el sistema se vio enfrentado, además, a una competencia desigual del sistema de buses a gasolina, lo cual se tradujo en las decisiones de 1942 y 1943 de no modernizar ni actualizar el sistema para dar primacía a los buses, hasta que finalmente se dieron los hechos de 1948 y el declive final del sistema. Los propietarios de los buses se organizaron en cooperativas que cada vez tuvieron mayor representación en el Concejo de la ciudad, y desde donde pudieron ejercer una presión permanente para el declive y final desaparición del tranvía en 1951.

En este caso existió un proceso de cooptación de las instituciones que no necesariamente se tradujo en un trabajo más allá de los

intereses de grupo o de clase para trascender sus objetivos, como lo sugiere Skocpol³⁶². Es posible ver que si bien el tranvía funcionó y fue superavitario en la mayoría de años en los que estuvo en servicio, no ofreció un modelo de transporte que generara un fuerte sentido de pertenencia, y si bien permitió la articulación de barrios populares con el centro y con algunos sectores industriales, esta vinculación fue parcial y asimétrica, dejando demandas necesarias insatisfechas.

En Medellín la construcción de estas líneas estuvo íntimamente ligada con los intereses de los primeros grandes urbanizadores, 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 la ciudad en este proceso, pues estaban interesados en vincular los barrios obreros con los centros industriales³⁶³.

A pesar de sus bondades iniciales, el tranvía tenía limitaciones estructurales en el largo plazo que lo hacían insostenible como principal medio de transporte masivo: la primera 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 era necesario duplicar o triplicar la infraestructura de rieles y vagones para suplir la demanda del servicio, situación imposible de alcanzar debido, primero, a su alto costo, y segundo, a que en determinadas zonas de la ciudad era imposible, pues el ancho de las vías del centro no permitía construir más líneas para aumentar el flujo de los vagones del tranvía a fin de suplir el aumento de la demanda³⁶⁴.

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 treinta y seis buses, que al año siguiente aumentaron en ciento treinta y dos, y para 1930 eran más de quinientos. Esta situación generó que en las vías principales,

362 Skocpol. Ob. cit., pp. 15-17.

363 Reyes, 1996, p. 9.

364 Botero F., 2000, p. 363.

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 ese sentido, brindar al obrero la posibilidad de adquirir su propia vivienda era un asunto estratégico, debido a que esta se constituía en un lugar de permanencia para él y para su familia; además, para la mentalidad de la época, la vivienda era un asunto “moralizante”, pues mantenía la fuerza laboral alejada de la cantina y de los “peligros de la ciudad moderna”³⁶⁵. 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 extrañar que las primeras compañías urbanizadoras se dedicaran a construir vivienda obrera; además, en muchas ocasiones estas eran de 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 pudo ser además de una fuente de acumulación central de capital, 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 ciudad³⁶⁶.

En términos del sentido latente y específico del diseño de un sistema de transportes para la ciudad esta política pública se mostró eficiente³⁶⁷ pues construyó y articuló los barrios obreros con los centros industriales, al tiempo que permitió el desarrollo de un negocio inmobiliario que no solo movilizó mano de obra a la construcción de la infraestructura, sino que logró cumplir con otras metas de control social implícitas en el diseño de esa política.

En una carta dirigida en 1940 al urbanista Karl Brunner el dirigente antioqueño Enrique Mejía le pregunta su opinión con respecto al tranvía de Medellín, sin ocultar el apoyo que daba Mejía

365 Reyes, 1996, p. 15.

366 Botero F., 1996, p. 224.

367 Muller, 2006, p. 53.

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 momento³⁶⁸.

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 recomendaba fortalecer sistemas alternativos de transporte que suplieran el incremento en las necesidades de transporte de la ciudad³⁶⁹.

IMAGEN 40

TAMAÑO DE LAS CALLES DEL CENTRO DE MEDELLÍN (CALLE BOLÍVAR)



Fuente: Viztaz (2001).

Estas recomendaciones se vieron reflejadas en las decisiones adoptadas por el Concejo Municipal, el cual, 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 lenta-

368 Botero F., 1996, p. 116.

369 Ídem.

mente durante toda la década de los cuarenta, hasta que finalmente fue cerrado 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 más³⁷⁰.

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 solo se registra un incidente en una carta de Abadía Méndez a Mariano Ospina Pérez, en la que el primero le comunica 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 Gómez³⁷¹.

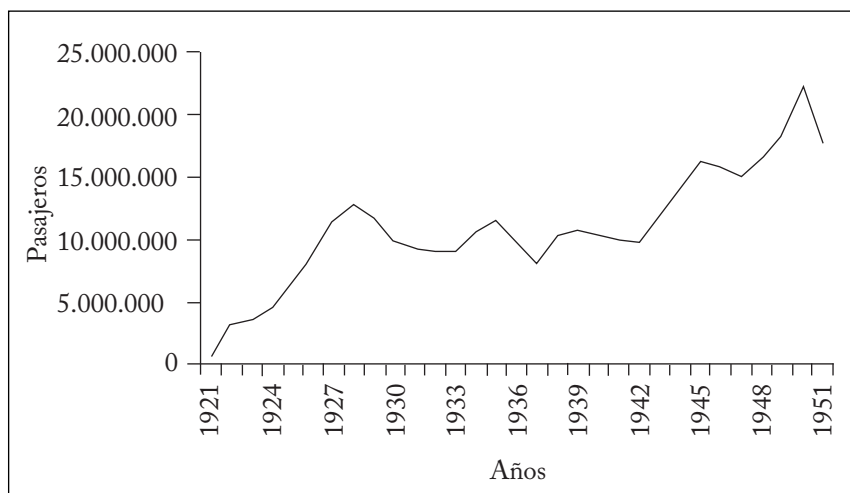
Es importante destacar que a pesar de este alzamiento, la furia de los manifestantes se dirigió contra el edificio de la gobernación y en ningún caso contra los vagones o las instalaciones del tranvía municipal. Además, los frecuentes problemas ocasionados por el proyecto del Tranvía de Oriente hacían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

En sus primeros años de servicio la red del tranvía vio incrementado su nivel de utilización en la medida en que nuevas líneas se incorporaron 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.

370 Botero F., 2000, p. 367.

371 Duque, 1985, p. 226.

GRÁFICA I
MOVIMIENTO ANUAL DEL TRANVÍA MUNICIPAL DE MEDELLÍN

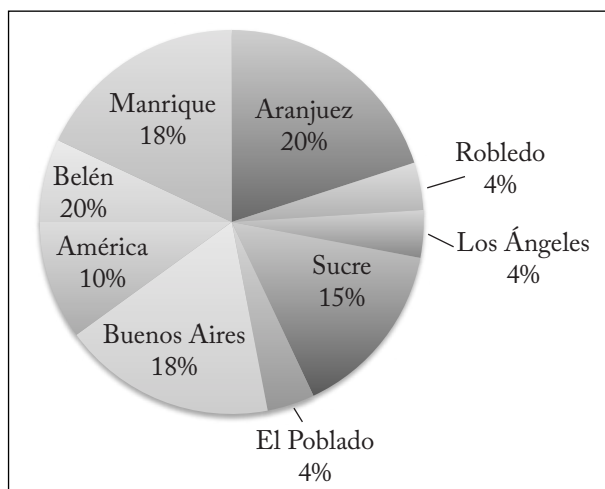


Fuente: Reyes, 1996, p. 24.

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.

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. La Gráfica 2 muestra el nivel de utilización del sistema por los diferentes barrios de la ciudad mostrando claramente cómo primó la utilización del sistema en el centro y nororiente de la ciudad, mientras que el occidente tuvo una participación menor y el sur, principalmente El Poblado y Envigado, una utilización menor a los demás sectores.

GRÁFICA 2
NIVEL DE UTILIZACIÓN DIARIO (1938) EN LAS PRINCIPALES RUTAS³⁷²



Fuente: Botero F., 2000, p. 364.

A pesar del desdibujamiento de los intereses públicos y privados, la SMP tuvo un papel fundamental en la modernización de la ciudad acompañada por el Concejo y un poco más tarde por las nacientes Empresas Públicas Municipales. El principal papel que jugaron estas tres instituciones tuvo que ver con la racionalización y prestación de servicios públicos, y en ese sentido las tres entidades participaron activamente en el desarrollo de los acontecimientos que marcaron la modernización de la ciudad: primero, la adopción por el 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 solo el mejoramiento del alumbrado público y el suministro de energía a la industria, sino que fue vital en el establecimiento del tranvía municipal³⁷³.

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

373 Botero F., 1996, pp. 108-109.

IMAGEN 41
EL TRANVÍA ELÉCTRICO Y LA ESTACIÓN CISNEROS, LA INTERCONEXIÓN CON
EL FERROCARRIL



Fuente: Viztaz (2001).

El estudio de las políticas públicas ofrece la posibilidad de analizar los procesos sociales desde la perspectiva estatal-local de tal manera que, 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 esos objetivos³⁷⁴.

Desde las perspectivas analizadas se ve cómo, además de la visión tradicional del Estado como una arena de disputa de las clases sociales o de los 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, lo cual no implica una visión idílica del Estado y sus capacidades.

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

374 Skocpol. Ob. cit., pp. 15-17.

tiempo que en el proceso se incluyó tanto la participación de técnicos expertos en las diferentes áreas como el apoyo de la opinión pública que veía no solo como útil este proceso sino que poseía un alto grado de pertenencia y cariño por el mismo³⁷⁵.

375 Weir & Skocpol, 1985, p. 117.

Bibliografía

FUENTES PRIMARIAS

Alcaldía de Bogotá. (8 de agosto de 2016). *Régimen Legal de Bogotá D.C.* Obtenido de http://www.bogotajuridica.gov.co/sisjur/consulta_avanzada.htm

Archivo General de la Nación. (2 de abril de 2014). *Bogotá hace más de un siglo*. Recuperado el 8 de abril de 2016, de 190.26.215.130/?idcategoria=7376

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

Informe de la Gerencia. (31 de enero de 1919). *Registro Municipal* (1383), p. 339.

Junta Administradora del Tranvía Municipal. (1913). *Informe General*. Bogotá: Talleres Tipográficos de Régulo Domínguez.

Junta Administradora del Tranvía Municipal. (1915). *Informe General*. Bogotá: Casa Editorial de Arboleda y Valencia.

Museo de Bogotá, Fondo Luis Alberto Acuña

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

Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá, Archivo José Vicente Ortega Ricaurte

Tranvía Municipal de Bogotá. *Informe de la Gerencia 1920* (1921). Bogotá: Casa Editorial de Arboleda y Valencia.

FUENTES DE PRENSA

¿El tranvía dará ley? (29 de enero de 1908). *El Imparcial* (68), p. 3.

Coches. (28 de febrero de 1908). *XYZ* (99), p. 3.

Demanda ruidosa. (17 de octubre de 1890). *El Correo Nacional*.

El Dr. Hernando de Velasco gerente del tranvía. (23 de enero de 1929). *El Tiempo* (6223), p. 1 y 12. Recuperado el 10 de febrero de 2016, de <https://news.google.com/newspapers?nid=1706&dat=19290123&id=uHscAAAAIBAJ&sjid=0FAEAAAIAIAJ&pg=6409,1706367&hl=es>

Empresas de carruajes. (13 de diciembre de 1890). *El Correo Nacional*.

Greñas. (1 de mayo de 1885). Los tranvías en Bogotá-Punto de arranque en Chapinero. *Papel Periódico Ilustrado* (90, Año IV), p. 288.

Ha muerto el tranvía, viva el bus. (2 de julio de 1951). *El Tiempo*, p. 7.

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

Moros. (1 de enero de 1887). Esquina oeste de la Plaza-Nariño. *Papel Periódico Ilustrado* (107-Año V), p. 168.

Pleito del tranvía. (14 de septiembre de 1890). *El Heraldo* (223), p. 2.

Santos Molano, E. (12 de agosto de 2001). Y el tranvía de mulas quedó solo. *El Tiempo*.

Suprimidos los últimos tranvías que estaban prestando el servicio. (1 de julio de 1951). *El Tiempo*, p. 73.

Tranvía. (15 de agosto de 1889). *El Heraldo* (7), p. 2.

Tranvías. (9 de febrero de 1899). *El Heraldo* (733), p. 3.

ENTREVISTAS

Acosta Agudelo, L. (10 al 13 de julio de 2001). Conversaciones (usuaria del servicio desde 1919 hasta 1959). (J. S. Correa, entrevistador) Medellín.

Arias de Greiff, G. (8 de julio de 2008). Conversaciones (Ingeniero experto en transportes) (J. S. Correa, entrevistador) Bogotá.

Restrepo R., H. (10 al 13 de julio de 2001). Conversaciones (motorista de los tranvías de Medellín, San José [Costa Rica] y Pereira) (J. S. Correa, entrevistador) Medellín.

PUBLICACIONES SERIADAS

- Alzate Alzate, J. D. (2012). Medios de transporte, accidentes de tránsito y legislación en Medellín (Colombia) durante las tres primeras décadas del siglo XX. *Historelo*, 4(8), 209-238.
- Botero, F. (septiembre-diciembre de 1989). Lo que cuentan las calles de Medellín. *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*, 111-112.
- Botero, M. M. (1988). Los bancos locales en el siglo XIX: el caso del Banco de Oriente en Antioquia (1883-1887). *Boletín Cultural y Bibliográfico*, XXV(17), 79-93.
- Botero, M. M. (1989). El Banco de Antioquia: un modelo de banco regional (1872-1886). *Estudios Sociales*, 27-29.
- Correa, J. S. (2001). Urban development and urban transport: the Medellin tramway, 1919-1950. *Colombian Economic Journal*, 1(1), 59-94.
- Correa, J. S. (enero-junio de 2010). El Kiosko de la Luz en el Centenario de la Independencia. *Revista de Economía Institucional*, 12(22), 287-290.
- Duquino Rojas, L. G. (2010). Tránsito de la sociedad rural agrícola a la sociedad urbana industrial en Bogotá durante las primeras décadas del siglo XX. *Perspectiva Geográfica*, 15, 61-84.
- Echavarría, J. F. (septiembre-diciembre de 1989). El paso de los habitantes por el siglo XX. *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*, 72-80.
- Esquivel, R. (1996). Sociedad y transporte urbano en Bogotá, 1865-1950. *Memoria y Sociedad*, 1(2), 19-37.
- Esquivel, R. (1997). Economía y transporte urbano en Bogotá, 1884-1930. *Memoria y Sociedad*, 2(4), 39-61.

- Gil, H. (septiembre-diciembre de 1989). Lo que va de la urbanización al urbanismo. *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*, 97-100.
- Márquez Estrada, J. W. (2011). Modernización sobre Rieles. El Ferrocarril de Barranquilla y el Tranvía Eléctrico de Medellín. Dos obras de gran Impacto en el proceso de construcción de ciudad: 1870-1955. *Memorias* (15), 126-169.
- Márquez Estrada, J. W. (enero-junio de 2012). El tranvía eléctrico de Medellín (Colombia) y su aporte al proceso de modernización urbana: 1920-1951. *Historelo*, 4(7), 131-155.
- Mirás Araújo, J. (Sep de 2005). The Spanish tramway as a vehicle of urban shaping: La Coruña, 1903-1962. *Journal of Transport History*, 26(7), 20-37.
- Ojeda Zabala, N. I. (Diciembre de 2007). El ferrocarril y la estructura lineal, Bogotá, 1899-1938. *Revista de Arquitectura* (9).
- Pereira Fernández, A. (2011). Cachacos y guaches: la plebe en los festejos bogotanos del 20 de julio de 1910. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 38(1), 79-108.
- Schmucki, B. (2002). On the trams: women, men and urban public transport in Germany. *Journal of Transport History*, 23(1), 60-72.
- Schmucki, B. (2010). Fashion and technological change: tramways in Germany after 1945. *Journal of Transport History*, 31(2), 1-24.

LIBROS Y TESIS

- Acosta Rosas, J. H., & Baquero Mora, J. I. (2007). *El tranvía en Bogotá: rutas y destinos (1884-1851)*. Bogotá: Imprenta Distrital.
- Aguirre, M. C. (1989). Manrique Central: un barrio que nació con el tranvía. Medellín: Biblioteca Pública Piloto.

- Aprile Gniset, J. (1983). *El impacto del 9 de abril sobre el centro de Bogotá*. Bogotá: Centro Cultural Jorge Eliécer Gaitán.
- Arango, R. (1925). Urbanización. En A. Betancur, *La ciudad: Medellín en su 5° cincuentenario de su fundación* (pp. 233-237). Medellín: Bedout.
- Baquero Mora, J. I. (2009). *Tranvía Municipal de Bogotá. Desarrollo y transición al sistema de buses municipal, 1884-1951 (tesis)*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Bejarano, J. A. (2007). El despegue cafetero (1900-1928). En J. A. Ocampo, *Historia Económica de Colombia* (pp. 195-232). Bogotá: Planeta.
- Betancur, A. (1925). La ciudad: Medellín en su 5° cincuentenario de su fundación. En A. Betancur, *La ciudad: Medellín en su 5° cincuentenario de su fundación* (pp. 7-109). Medellín: Bedout.
- Botero, F. (1996). *Medellín (1890-1950): Historia Urbana y juego de intereses*. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Botero, F. (2000). *Cien años de la vida de Medellín*. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Brew, R. (2000). *El desarrollo económico de Antioquia desde la Independencia hasta 1920*. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Bronx, H. (1970). *Estudios históricos y crónicas de Medellín*. Medellín: Academia Antioqueña de Historia.
- Capuzzo, P. (2003). Between Politics and Technology: Transport as a Factor of Mass Suburbanization in Europe, 1890-1939. En C. Divall, & W. Bond, *Suburbanizing the masses: public transport and urban development in historical perspective* (pp. 23-48). United Kingdom: Ashgate Publishing Ltd.
- Cardeno Mejía, F. A. (2007). *Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (Localidad de los Mártires)*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá y Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte-Observatorio de Culturas.

- Correa, J. S. (2001). *Minería y comercio: las raíces de la élite antioqueña (1175-1810)*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Correa, J. S. (2004). *Territorio y poder: dinámicas de poblamiento en el valle de Aburrá, siglo XVII*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Correa, J. S. (2012). *The Panama Railroad Co., o cómo Colombia perdió una nación*. Bogotá: Editorial CESA.
- Correa, J. S. (2010). *Moneda y nación: del federalismo al centralismo económico en Colombia (1850-1922)*. Bogotá: Editorial CESA.
- Correa, J. S. (2012). *Café y ferrocarriles en Colombia: los trenes santandereanos (1869-1990)*. Bogotá: Editorial CESA.
- Correa, J. S. (2012). *Los caminos de hierro: Ferrocarriles y tranvías en Antioquia* (2.^a ed.). Bogotá: Editorial CESA.
- Divall, C., & Bond, W. (Edits.) (2003). *Suburbanizing the Masses: Public Transport and Urban Development in Historical Perspective*. United Kindom: Ashgate Publishing Ltd.
- Duque, L. (1985). *Román Gómez: municipalismo y concordia nacional*. Bogotá: Cámara de Representantes.
- Echeverri, L. M. (1991). *Free banking in Colombia, 1865-1886*. Ph. D. diss., University of Georgia.
- González, S. (27 de marzo de 2008). *Medellín y el tranvía*. Recuperado el 10 de junio de 2008, de fotografiando.blogspot.com/2008/03/medelln-y-el-tranva.html
- Gutiérrez, E. (2007). *Historia de Bogotá, siglo XIX* (Vol. 2). Bogotá: Villegas Editores.
- Jaramillo, S., & Parias, A. (1995). *Vida, pasión y muerte del tranvía en Bogotá*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Leidenberger, G. (2011). *La historia viaja en tranvía: el transporte público y la cultura política de la ciudad de México*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.

- Lleras, C. (1990). *La economía colombiana desde sus orígenes hasta la crisis de 1929*. Bogotá: Archivo Cultural Editores.
- Marín, I. E. (1989). *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.
- Mayorga, M. (2012). Movilidad y nuevos modelos urbanos. El tranvía en la modernización de Bogotá (1884-1951). *Simposio internacional. Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930. Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos*. (p. 19). Barcelona: Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930. Recuperado el 17 de agosto de 2016, de http://www.ub.edu/geocrit/Simposio/cMayorga_Movilidad.pdf.
- McKay, J. P. (1976). *Tramways and Trolleys: The Rise of Urban Mass Transport in Europe*. Princeton: Princeton University Press.
- Meny, I., & Thoenig, J. C. (1992). *Las políticas públicas*. Madrid: Ariel.
- Montezuma, R. (Ed.). (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades*. Bogotá: Veeduría Distrital-INJAVIU-El Tiempo.
- Montezuma, R. (2008). *La ciudad del tranvía, 1880-1920*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario.
- Morales, J. A. (1 de enero de 2005). *Un tranvía intermunicipal para el oriente antioqueño: disputas políticas*. Recuperado el 10 de 06 de 2008, de www.accessmylibrary.com
- Morrison, A. (27 de noviembre de 1999). *Trolebuses pioneros en América Latina*. Recuperado el 9 de junio de 2008, de www.tramz.com/tb/ps.html
- Morrison, A. (febrero de 2007). *Electric transport in Latin America*. Recuperado el 27 de enero de 2016, de Los tranvías de Bogotá Colombia: <http://www.tramz.com/co/bg/t/ts.html>.

- Morrison, A. (4 de enero de 2008). *Los tranvías de Medellín*. Recuperado el 24 de abril de 2014, de www.tramz.com/colme/mes.html.
- Muller, P. (2006). *Las políticas públicas* (2 ed.). Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Ocampo, J. A. (2007). La crisis mundial y el cambio estructural. En J. A. Ocampo, *Historia Económica de Colombia* (pp. 233-269). Bogotá: Planeta.
- Ochoa, L. (2003). *Primer Tranvía de Medellín*. Recuperado el 10 de 6 de 2008, de Universidad de Antioquia (Biblioteca Virtual): biblioteca-virtual-antioquia.udea.edu.co/pdf/15/15_61780358.pdf
- Ortega Ricaurte, D. (2008). Apuntes para la historia de Chapinero. En M. Cuéllar Sánchez, *Miradas a Chapinero* (pp. 41-126). Bogotá: Editorial Planeta.
- Ortega, A. (1923). *Ferrocarriles colombianos*, Vol. 2. Bogotá Imprenta: Nacional.
- Peyrat, J. (1925). Guía de Medellín y sus alrededores. En A. Betancur, *La ciudad: Medellín en su 5° cincuentenario de su fundación* (pp. 266-271). Medellín: Bedout.
- Piedrahita, J. (1988). *Documentos y estudios para la historia de Medellín*. Medellín: Imprenta Departamental.
- Pires, H. F. (2012). Imagens e Historia na Internet: Os Bondes, Patrimônio Brasileiro. *Globalización, Innovación y Construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa. 1890-1930*. Barcelona.
- Prieto, L. (2005). La Aventura de una vida sin control. Bogotá, movilidad y vida urbana 1939 - 1953 (tesis). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Reyes, C. (1996). *Aspectos de la vida social y cotidiana de Medellín (1890-1930)*. Bogotá: Colcultura.
- Rodríguez, L. E., & Núñez, S. (2003). *Empresas públicas de transporte en Bogotá, siglo XX*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.

- Roldán, M. (2003). *A sangre y fuego: la Violencia en Antioquia, 1946-1953*. Bogotá: ICANH-Fundación para la Ciencia y la Tecnología.
- Romero, C. A. (1994). La banca privada en Bogotá (1870-1922). En F. Sánchez, *Ensayos de historia monetaria y bancaria de Colombia* (pp. 267-304). Bogotá: Tercer Mundo.
- Skocpol, T. (1985). Bringing the State Back In: strategies of analysis in current research. En D. E. Rueschemeyer, *Bringing the State Back In* (pp. 3-44). New York: Cambridge University Press.
- Suárez Mayorga, A. M. (2006). *La ciudad de los elegidos: crecimiento urbano, jerarquización social y poder político. Bogotá (1910-1950)*. Bogotá: Editora Guadalupe.
- Tennet, K. (2013). Management and competitive advantage in the public transport industry: York Corporation Tramways (1909-1934). *BAM 2013 Conference Proceedings*, (pp. 1-28). London. Recuperado el 21 de abril de 2014, de <http://www.bam.ac.uk/>
- Toro, C. (1996). Los servicios públicos en Medellín. En J. O. Melo, *Historia de Medellín* (Vol. 2, pp. 531-540). Medellín: Suramericana de Seguros.
- Viztaz, F. (2001). *Medellín un siglo de historia*. Recuperado el 2001, de www.viztaz.com
- Weir, M., & Skocpol, T. (1985). State structures and possibilities for “Keynesian” responses to the Great Depression in Sweden, Britain and the United States. En D. Rueschemeyer, P. Evans, & T. Skocpol, *Bringing the State back in* (pp. 107-167). New York: Cambridge University Press.
- Zambrano, F. (2007). *Historia de Bogotá siglo XX* (Vol. 3). Bogotá: Villegas Editores.

Índice onomástico

A

Abadía Méndez, M. 85, 86, 162
Acevedo, Alfonso 41
Alford, Henry 52
Allen, Frank W. 44
Álvarez, Manuel 121, 122, 124,
125, 126, 135, 137
Araújo, Alfonso 86
Arbeláez, Juan Clímaco 127

B

Betancur, Agapito 130
Bravo Páez, Gonzalo 86
Brunner, Karl 160, 161

C

Caipa, Antonio 52
Camacho, Nemesio 82, 89, 133
Castillo y García 83
Carrizosa, Camilo 67
Cayzedo, Monseñor 132
Clement, Alfred 52

Cock, Carlos 125
Correa, Maximiliano 130
Corredor, Julio 130
Cuervo, Luis Augusto 86
Chavarriaga, Antonio 122
Chavarriaga, Braulio 122

D

Dávila, Carlos 58
De Greiff, Eduardo 121, 122
De Greiff, Gustavo 121, 122
De la Cruz Posada, Juan 130
De Velasco, Hernando 85

E

Escobar, Gonzalo 120
Escobar, Luis María 122
Escobar, Manuel María 122

G

Gaitán, Jorge Eliécer 86
Gamba Pereira, Próspero 43

Gilede, Jean 52, 53
 Gómez, Román 147, 150, 162
 González, Fabio 75
 Gutiérrez, Antonio José 122

H

Hartman, Adolfo 130
 Hernández, José Arturo 77, 85, 86
 Hugh Frazier, Arthur 60
 Holguín y Caro, Hernando 58

J

James, H. M. 44
 Jaramillo, Timoteo 125
 Jiménez Acevedo, José M. 147

L

Lalinde, Ricardo 125
 Liévano, Félix 58, 59
 Liévano, Nicolás 58, 59
 Lleras Acosta, Federico 86
 Londoño, Juan B. 144
 López Pumarejo, A 91

M

Macy, Henry D. 130
 Manrique, Arturo 93
 Martin, Miles R. 57
 McDonald, Jhon C. 130
 Mejía, Enrique 160
 Melguizo, Antonio 126
 Melo, Ruperto 85, 86
 Michelsen, Ernesto 60
 Montaña, Samuel 82

Morales, Enrique 45, 67
 Moreno, Abraham 129

O

Ocampo Serrano, José María 128
 Olano, Juan E. 126
 Olano, Ricardo 122, 123, 125, 126, 144
 Olarte Camacho, Francisco 58
 Ortiz, Manuel Vicente 86
 Osorio, Alejandro 85
 Ospina Pérez, Mariano 162
 Ospina, Pedro Nel 113, 147

P

Puerto, Antonio 93

R

Randall, William W. 43, 44, 51
 Rengifo, Ignacio 86
 Reyes, Rafael 54, 59

S

Salazar, Daniel 130
 Santos, Eduardo 98, 99
 Samper, Antonio 37, 81
 Samper, Miguel 59
 Samper, Tomás 58, 59, 67, 81,
 Sanz de Santamaría, Carlos 103

T

Tibaquirá, Martiniano 52
 Toro Ochoa, Horacio 144

V

Villa, Vicente 113, 125

Villegas, Lorencita 98, 123

W

Wiesner, Jacobo 52

Woeboken, Augusto 130

Wood, B. F. 130

TÍTULOS DE LA COLECCIÓN CAMINOS DE HIERRO

1. Ferrocarriles y tranvías en Antioquia
2. *The Panama Railroad Company*
o cómo Colombia perdió una nación
3. Trenes y puertos en Colombia:
el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)
4. Café y ferrocarriles en Colombia:
los trenes santandereanos (1869-1990)
5. De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico
y la conexión interoceánica (1872-2012)
6. Transporte y desarrollo urbano en Colombia:
los tranvías de Bogotá y Medellín

Colegio de Estudios Superiores de Administración CESA
Este libro se terminó de imprimir en febrero de 2017,
en Bogotá DC

Se compuso en caracteres Adobe Caslon Pro de 12 pts.
Y se imprimió sobre papel alternative book, de 60 gr.