

Medellín a ritmo de tranvía

Wilson Márquez*

*Atentos
A señales luminosas
Los trenes
Dibujan oscuros trazos
Secretas escrituras*

J. M. Roca

Desde finales del siglo XIX Medellín comenzó a modernizarse, y surgieron los primeros esbozos de regulación urbana. Hubo tres instituciones claves en este proceso: el Concejo de Medellín, la Sociedad de Mejoras Públicas y las Empresas Públicas de Medellín, las cuales desempeñaron papel de gran importancia en el funcionamiento de los servicios básicos y de otros bienes públicos

(energía, acueducto, alcantarillado, plazas de mercado y de ferias, tranvía, parques, vías, puentes y calles, entre otros).⁽¹⁾

A comienzos del siglo XX el municipio de Medellín era el núcleo urbano más importante del Valle del Aburrá. Su población sobrepasaba con creces la de Bello, Caldas, Envigado e Itagüí, estas dos con un creciente dinamismo.⁽²⁾

Por estar localizada entre las zonas mineras del norte de Antioquia y la región cafetera del suroeste, Medellín había favorecido el asentamiento de una clase que lideraba la acti-

* Historiador de la Universidad Nacional, Sede Medellín. Profesor de la Facultad de Sociología de UNAULA.

1. BOTERO HERRERA, Fernando. "Regulación urbana e intereses privados, 1890-1950". En *Historia de Medellín*. Tomo I. Suramericana. p. 326.
2. AVENDAÑO VASQUEZ, Claudia. "Desarrollo Urbano de Medellín, 1900-1940". En *Historia de Medellín*. Tomo I. Suramericana. p. 343.

vidad comercial del país. Contaba en ese entonces, de acuerdo con el censo de 1905, con 59.815 habitantes, y estaba dividido en fracciones que se comportaban como corregimientos del centro urbano. Era El Poblado una de ellas, en el sur oriente del valle. Allende el río estaban de sur a norte, Guayabal, Belén, La América y Robledo, barrios que crecían simultáneamente y que estaban unidos entre sí por vías rudimentarias que sólo al finalizar la segunda década fueron aptas para todo tipo de vehículos.⁽³⁾

A comienzos del siglo se inició la construcción del ferrocarril que unía a Medellín con el río Magdalena y otras poblaciones del departamento y del país, el cual se inauguró en 1914, en la ruta a Puerto Berrío. Se terminó la carretera que atravesaba el valle desde Caldas hasta Barbosa en un trayecto de 80 kilómetros.⁽⁴⁾ Cuando no se valían de mulas o de caballos, los habitantes se trasladaban a pie en la ciudad, aunque había coches de tracción animal como los landós, carromatos o tranvías de mulas, canocidos también con el nombre de tranvías de sangre; su número era escaso y su uso costoso para el ciudadano común.⁽⁵⁾

Con relación al departamento, la red de caminos de herradura fue pues, hasta bien avanzado el siglo XX, la base esencial de las comunicaciones y transportes en Antioquia; pero hay que convenir en que el esfuerzo técnico y la inversión monetaria en el desarrollo de esta red por el Estado no tuvo relación adecuada por su importancia vital; las quejas por esta situación menudean durante el siglo XIX, y paradójicamente fue en el presente siglo, cuando ya aparecían poco a poco las carreteras modernas, y cuando ya opera efi-

cazmente el ferrocarril.⁽⁶⁾ Entre 1880 y 1930 se realizan en Antioquia transformaciones fundamentales en el campo de las vías y del transporte. Esencialmente se dan los siguientes hechos:

- La gran obra del Ferrocarril de Antioquia y su extensión al Cauca y al sur hasta el puente de Jericó (1929).
- Se inicia y se logra el primer gran empuje en el sistema de carreteras; se destaca especialmente el comienzo de la carretera al mar.
- Se establece la primera red del transporte urbano moderno (el tranvía eléctrico de Medellín).
- El empuje empresarial antioqueño domina prácticamente con un criterio moderno avanzado el transporte por vapores en el río Magdalena.⁽⁷⁾

A RITMO DE TRANVÍA

A la vera de los rieles del tranvía municipal, Medellín empezó a expandirse hacia todos los puntos cardinales. El año de 1920 marca la iniciación de esa actividad urbanizadora, cuando los primeros rieles comenzaron a asentarse sobre las pocas y estrechas calles de una ciudad de 74.000 habitantes aproximadamente.⁽⁸⁾

¡Y que ironía!! Esos mismo rieles, esas traviesas o polines, ese grandioso y bullicioso armatoste llamado tranvía, todo eso tuvo que ser retirado treinta años más tarde, porque la ciudad, que ya se estaba acercando a los 600.000 habitantes, parecía prisionera de

6. BOTERO GOMEZ, Fabio. "Las vías de comunicación y el transporte". En *Historia de Antioquia*. Editorial Presencia. p. 287.

7. Ibid. p. 290.

8. RAMIREZ, Hernán. "Medellín Romántico: tranvías de mulas y eléctricos". Periódico "El Colombiano". Marzo 15 de 1973. p. 15.

3. Ibid. p. 343

4. Ibid. p. 343

5. Ibid. p. 343

esos polines de acero, que no la dejaban crecer más.⁽⁹⁾ Con el auge permanente, incontenible de la ciudad hacia todos los lados, inclusive hacia arriba, a ese anticuado y lento medio de transporte había que cambiarlo por otro más rápido, de acuerdo con el ritmo de la época.

A pesar de esa lentitud, de ese ruido ensordecedor que dejaba a su paso, el tranvía municipal ha dejado recuerdo imperecedero en todas aquellas personas que tuvieron oportunidad de utilizarlo.

TRANVÍA DE SANGRE

Corría el año de 1887, cuando la capital de Antioquia era apenas un pueblo de pocas calles, atravesado por la quebrada de Santa Elena. La luz eléctrica era totalmente desconocida, cuando el 23 de enero fue inaugurado el primer tranvía, tirado por mulas, "que al puro trote partían de la esquina de la veracruz e iban hasta la casa de Cipriano Alvarez, al principio los Bermejales (zona de Bermejales actual). El recorrido duraba media hora. Poco más tarde extendieron el recorrido a la plaza principal (de Berrío, en ese entonces), de allí por Bolívar a Ayacucho, y de Ayacucho hacia arriba, hasta la plaza de Félix Restrepo".⁽¹⁰⁾ Era llamado "tranvía de sangre" por su tracción animal.⁽¹¹⁾

El tranvía de mulas, en cuanto a presentación, los carritos no dejaban qué desear; eran muy bonitos y bien acondicionados, con vistosos letreros que decían: Medellín - Itagüí, Medellín - Copacabana; pero tristemente debemos confesar que así tan lindos nunca llegaron, ni siquiera una vez, a una u otra población.⁽¹²⁾

9. Ibid. p. 15.

10. Ibid. p. 15

11. TORO, Constanza. "Medellín: desarrollo urbano, 1880-1950". En *Historia de Antioquia*. Editorial Presencia. p. 303.

12. OCHOA, Lisandro. *Las cosas viejas de la Villa de la Candelaria*. p. 167.

Fue este medio de locomoción, tal vez el primero que tuvo la capital de Antioquia, para servicio colectivo, fue construido por don Iván C. Arbeláez en virtud del privilegio concedido por el general José María Campesano, en aquella época jefe civil y militar de Antioquia.

Cuenta una crónica antigua, que dicho contrato fue cedido luego a una compañía belga, que lo explotó por espacio de varios años, pero en vista, se supone, de los pocos rendimientos económicos que reportaba su explotación, lo fueron abandonando paulatinamente, por tal motivo la gobernación del departamento, ya bajo la dirección de don Abraham Moreno, prescindió totalmente el contrato, porque la empresa estaba abandonada hacía muchos años y el material fijo y rodante estaba completamente inservible.⁽¹³⁾

Para principios de la década del 10, Medellín ya pensaba en su futuro proceso urbanístico y uno de los promotores de la Sociedad de Mejoras Públicas, el señor Ricardo Olano sostenía que tres acontecimientos habían marcado el principio del progreso urbanístico de Medellín: "Primero: la adopción por el Concejo Municipal, en 1912, del plano futuro de la ciudad presentado por la SMP. Segundo: la llegada del Ferrocarril de Antioquia en 1914. Tercero: la compra y municipalización de la empresa de energía eléctrica."⁽¹⁴⁾

Con relación al Plano de Medellín Futuro, la historia de esta idea se remonta a 1890, cuando el Concejo de Medellín expidió el acuerdo No. 4 sobre el plano que debía trazarse para el desarrollo futuro de la ciudad. La motivación principal de este acuerdo se centraba en cuatro consideraciones que confirman la necesidad de ordenar el poder público, el proceso de modernización de la ciudad:

13. RAMIREZ, Hernán. Op. Cit. pág. 15.

14. BOTERO HERRERA, Fernando. Op. Cit. pág. 326.

1. El considerable crecimiento y desarrollo de la ciudad.
2. La incompatibilidad de las calles de entonces con el desarrollo del tráfico y con las condiciones higiénicas ideales para toda población numerosa, porque en su mayor parte eran muy estrechas. Se anotaba también el trazado demasiado irregular.⁽¹⁵⁾

TRANVÍA ELÉCTRICO

Así se refiere Uriel Ospina a este popular medio de transporte: "Eran rojos, eran pesados, eran ruidosos. Eran feos. Eran eléctricos. Eran lentos. Eran efectivos. Eran capaces de llevar lo que se les acomodara adentro, así fueran pasajeros, borrachitos, señoras, sirvientas, vagabundos, estudiantes, enamorados, policías, gallinas, bultos, 'mercados', perros, jaulas y rateros, de cualquier parte a cualquier parte."⁽¹⁶⁾

Medellín antes de 1920 no contaba con ningún medio de locomoción y ya en 1918 comenzó a debatirse la necesidad de dotar a la ciudad de una serie de medios de transporte de la Plaza de Berrío hacia los lugares apartados, no especialmente con miras a movilizar pasajeros, pues eran muy pocos los sectores habitados lejanos del perímetro urbano, sino con el fin especial de buscar que los habitantes de la ciudad se fueran acostumbrando a vivir fuera del Parque de Berrío.

EN EL CONCEJO

Al respecto se extrajo del Archivo del Concejo de Medellín, el primer proyecto que comenzó a ventilarse a fines de 1918, y que dice:

"En el informe rendido por el secretario de hacienda al señor gobernador, correspondiente al año en curso, se dice, respecto al tranvía de Medellín que debe considerarse propiedad exclusiva del departamento el contrato que el señor Juan C. Arbeláez hizo con el estado soberano de Antioquia sobre el establecimiento de tranvías como a bien lo tenga, usando para su tracción de fuerza animal o de vapor, empleando para este último el sistema de locomotoras.

Debido seguramente a una publicación respecto al establecimiento de tranvías por cuenta del municipio, y muy especialmente en relación con un ramal que uniría la plaza de mercado cubierta de Guayaquil con el corregimiento de La América, el honorable Concejo se preocupó del asunto y nombró una comisión para que lo estudiara, teniendo en cuenta las dificultades que pudiera presentar el contrato pendiente con don Juan C. Arbeláez sobre establecimiento de tranvías con el distrito y los privilegios concedidos por la nación y por el departamento, respectivamente, a la Compañía Antioqueña de Instalaciones Eléctricas y la del Ferrocarril de Amagá.⁽¹⁷⁾

Don Juan C. Arbeláez se comprometió con el estado de Antioquia a establecer en la ciudad y distrito de Medellín ferrocarriles o tranvías urbanos, según el sistema y modo como funcionan en las calles de Nueva York, mediante privilegio exclusivo que se le concedió por cuarenta años, contados desde la fecha en que se construyera la primera línea de dos millas, debiendo el concesionario pagar al erario del estado de Antioquia doce mil quinientos pesos por tal privilegio, a razón de doscientos cincuenta pesos por anualidades en los primeros treinta años y de quinientos pesos en los diez restantes. Muchos años ha que el tranvía dejó de funcionar, y el no

15. Ibid. p. 326.

16. OSPINA, Uriel. *Medellín tiene historia de muchacha bonita*. p. 111.

17. ARCHIVO HISTORICO DE ANTIOQUIA. Acuerdo Municipal No. 7 y 8. Febrero 4 de 1920. Folio 808. Programa descriptivo del tranvía.

pago al erario departamental del canon anual estipulado, trae como consecuencia la rescisión del contrato"⁽¹⁸⁾

El Concejo de Medellín quería saber si tal contrato se hallaba o no pendiente, si las gestiones sobre rescisión se consumaron o no, y en el evento contrario, si el gobierno departamental juzgaba conveniente promover lo del caso para dar por disuelto el contrato e iniciar las gestiones para darle a la ciudad un medio de transporte masivo y acorde a sus necesidades actuales y futuras. Meses más tarde se dio principio a la obtención de materiales y elementos para su construcción. Se proyectó un tranvía de 3 rieles de vía, con rieles de 55 libras por yarda, en el área de la ciudad y de 45 libras por yarda en los arrabales. Todos del tipo común de ferrocarril. Los carros serían movidos por motores de corriente directa de seiscientos voltios, obtenida de una planta de conversión que derivaría la energía de la planta eléctrica. Para el paso de la corriente se usaría el conocido sistema Trolley.⁽¹⁹⁾

Se establecería un servicio de pasajeros en carros de una capacidad aproximada de treinta y dos personas sentadas. Se construirían tres líneas a saber:

- a. De la plaza de la fracción de La América, pasando por en frente de las estaciones de los ferrocarriles de Antioquia y Amagá, hasta el manicomio, por una de las avenidas de Bolívar o de Carabobo, según convenga mejor al tiempo de la construcción. Esta línea podrá tener un ramal a la estación de Villa, en el Ferrocarril de Antioquia;

- b. De la Puerta Inglesa (Buenos Aires) al puente de Colombia, sobre el río Medellín, pasando por el Parque de Berrío;
- c. De la Plaza de Sucre a la de Cisneros, pasando por el Parque de Berrío. Entre el Parque de Berrío y la calle de San Juan habría dos carrileras, una por la carrera Bolívar y otra por la de Palacé. La primera es común para la Línea A del Parque de Bolívar, podría construirse un ramal por la carrera Ecuador, en dirección al Barrio Manrique.⁽²⁰⁾

Campo Elías Galindo nos dice cómo hacia el oriente el núcleo central construido llegaba a los barrios Gerona, Boston y Buenos Aires y unas manzanas después del cerro "El Salvador". Hacia el sur el barrio Colón se encontraba después de la calle San Juan; ya la terminal ferroviaria había generado a su alrededor una gama de actividades que guardando aún distancias del río convertía el sector en una zona de talleres, hotelería, comercio y otros. Los puntos más avanzado por el occidente eran el barrio de San benito y la Feria Municipal situada al sur de la calle Colombia casi en la margen derecha del río.⁽²¹⁾

En relación con la Línea a Manrique se supo que en el año de 1920, el Concejo de Medellín facultó al personero y al superintendente de Empresas Municipales, para que en el contrato que se iba a celebrar se estipulara que el ramal de dicha línea tuviese una longitud de 1.700 metros, del cruce de las calles Ecuador y Bolivia, hasta el barrio Manrique, en vez de los mil quinientos autorizados inicialmente. Así, las Empresas Municipales se ponen al frente de la gran obra y al

20. RAMIREZ, Hernán. Op. cit. pág. 16.

A.C.M. Actas de Concejo, 1921. Tomo 374. Acta No. 152. Folio 731. Líneas del Tranvía.

21. GALINDO, Campo Elías. *Historia del transporte y su relación con el desarrollo urbano de Medellín*. Tesis de Grado. CEHAP Universidad Nacional. p. 52.

18. ARCHIVO DEL CONCEJO DE MEDELLIN. Fondo Concejo, contratos. Tomo 72, 1918. Folio 101.

19. A.C.M. Actas de Concejo, 1919. Tomo 355. Folio 55. Colocación de la primera piedra del tranvía.

suministrar energía eléctrica al tranvía de la ciudad desde 1921, proporcionó soluciones al transporte de los obreros y de la clase media, teniendo un gran efecto urbanizador.⁽²²⁾

En 1921 apareció el tranvía eléctrico, verdadero "detonante" de la ciudad. Su primera ruta en operación cruzó audazmente el río. En 1930 tanto la América, como Belén, eran todavía apacibles "corregimientos" a los cuales tocaba a la puerta la gran ciudad. Con tranvía, era lo mismo vivir en Berlín o a dos cuadras del Parque de Berrio: la diferencia estaba en diez minutos y cinco centavos.⁽²³⁾

TRANVÍA Y BERRÍO⁽²⁴⁾

La innovación que significa el arribo del ferrocarril y la construcción del tranvía en la primera mitad de la década de 1920, posibilitan y facilitan la localización de buena parte de la población obrera y clase media en lugares periféricos del centro de la ciudad, que poco a poco, gracias a este medio de transporte masivo y a las vías construidas, se integran rápidamente al casco urbano.⁽²⁵⁾ Fabio Botero dice que el principal mérito del tranvía es haber roto definitivamente la barrera de expansión de la ciudad hacia la amplia zona occidental, entre Belén y la Iguaña. Con el auge permanente, incontenible de la ciudad hacia todos lados, se produjo, como era natural, la iniciación de proyectos futuros para crear urbanizaciones en los lugares beneficiados con estas líneas de rieles. La prensa daba publicidad a las invitaciones que hacían

diversas compañías urbanizadoras para que comprasen lotes en esos lugares.⁽²⁶⁾

La profesora Catalina Reyes plantea que una ciudad industrial y comercial, con barrios obreros y populares periféricos diseminados por su territorio, requería de medios masivos, ágiles y económicos de transporte que llevaran a los obreros a sus lugares de trabajo. El tranvía apareció como la solución a esta necesidad.⁽²⁷⁾

INAUGURACIÓN⁽²⁸⁾

El 20 de octubre de 1920 se inició la obra del tranvía a las 9:00 a.m., con la colocación del primer riel traído desde Barranquilla, al acto asistieron el arzobispo de Medellín, los concejales y demás autoridades.⁽²⁹⁾ Fue uno de los programas para celebrar el descubrimiento de América. Con su inauguración parecía tocarse las tan anheladas puertas del progreso y la civilización.⁽³⁰⁾ Pero el tranvía representaba mucho más para la ciudad. Se esperaban que con su paso se valorizaran terrenos y ello repercutiera en el impulso a la construcción de viviendas accesibles a obreros y empleados.⁽³¹⁾

El presidente del Concejo Municipal don Juan B. Arango pronunciaría un año más tarde un discurso sobre esta magnánima obra pública: ¡El tranvía eléctrico de Medellín! Lo vemos, lo palpamos, y casi no creemos en él... Tan agria y escabrosa ha sido para nosotros la senda del progreso... pero no. Allí está: limpio, elegante, hospitalario, amplio,

22. TORO B., Constanza. "Los servicios públicos en Medellín", 1920-1990. En *Historia de Medellín*. Tomo I. p. 532.

23. BOTERO GOMEZ, Fabio. "Cien Años de la Vida de Medellín". En *Una mirada a Medellín y al Valle de Aburrá*. Memorias seminario. p. 162.

24. A.C.M. Actas de Concejo. Tomo 384. Acta No. 184. Folio 501. Barrio de obreros y tranvía.

25. BOTERO HERRERA, Fernando. "El espejismo de la modernidad en Medellín". En revista *Lecturas de Economía*. No. 39. p. 24.

26. RAMIREZ, Hernán. Op. Cit. pág. 16.

27. REYES CARDENAS, Catalina. *¿Fueron los viejos tiempos tan maravillosos?* Tesis. T.I. p. 30.

28. A.C.M. Actas de Concejo. Tomo 374. Acta No. 160. Folio 770. Inauguración del Tranvía.

29. Periódico "El Colombiano". Octubre 12 de 1920. p. 2.

30. VILLA, Martha Inés. *Formas de ocupación y apropiación del espacio urbano. Medellín, 1900-1930*. p. 116.

31. Ibid. p. 117.

con su timbre sonoro que irá a llevar mañana a las calles desiertas y tranquilas de algunos de nuestros barrios, una nota de vida, de animación, de movimiento; y con sus repiques multiplicados parece que quisiera despertarnos para decirnos cariñoso que hoy ha comenzado para nosotros una nueva era de prosperidad"⁽³²⁾

Pero aún más allá de su inauguración, las rutas mantuvieron un dinamismo que les permitió extenderse siguiendo las principales líneas de densificación; en particular las rutas con dirección nororiental fueron las que más se prolongaron aprovechando las pautas de poblamiento predominantes que ya desde aquella década apuntaban hacia ese sector de la ciudad.⁽³³⁾

La Junta Directiva de Empresas Municipales de Medellín designó al Ingeniero Germán Orozco, para que dirigiera los trabajos.⁽³⁴⁾ En la capital del Atlántico había ya cerca de 200 toneladas de rieles, y el material tanto fijo como rodante, ya había sido pedido a las fábricas europeas, y los trabajos de localización de las primeras líneas, así como las diversas obras de arte, ya estaban terminados. En los primeros meses del año 1921 empezaron a funcionar sobre la ciudad los primeros tranvías. La América, Robledo y Belén eran pequeños núcleos de población, cuyo acceso exigía salvar el río y sus extensos pantanos a través de los puentes de Colombia, San Juan o Guayaquil. El área urbana consolidada de Medellín no había logrado sobrepasar el río; solamente a partir de su tercera década, que podría llamarse la década del tranvía, los asentamientos del occidente del río se integran al espacio urbano, cambiando lentamente su fisionomía de parajes rurales, para terminar convertidos en barrios

de la ciudad. Esta integración de las fracciones obviamente sólo pueden ser entendidas como efecto del tranvía eléctrico.⁽³⁵⁾

Los barrios empezaron a solicitar con urgencia el servicio de transporte como es el caso de los habitantes de los barrios Majale, La Ladera, Villa Hermosa y Santa Ana: "Está muy bien que se construya el tranvía para las calles centrales de la ciudad, valorizando naturalmente las propiedades aledañas, que pertenecen a las clases pudientes, pero también sería justo que procuraran llevarlo a los barrios de obreros, que también necesitan y es justa su valorización."⁽³⁶⁾

TRANVÍA RENTABLE

Parece que el funcionamiento inicial de esas tres líneas (La América, El Bosque y Buenos Aires) dio excelentes resultados financieros a la empresa municipal⁽³⁷⁾, pues en una edición de 7 empresas municipales, las ganancias en total eran para el año 1921: \$26.770 de las cuales el tranvía apostó la cantidad de \$12.361⁽³⁸⁾. En la medida en que el tranvía fue rentable fue creciendo como empresa; aquí tenemos su red de cubrimiento:

Centro Principal: Parque de Berrio

1. Octubre 12/1921 A La América
2. Noviembre 8/1921 Carrera Bolívar-Cementerio San Pedro
3. Noviembre 18/1921 Parque Berrio - Carrera Córdoba
4. Diciembre 1/1921 Carrera Córdoba - Puerta Inglesa⁽³⁹⁾

35. GALINDO, Campo Elías. Op. Cit. pág. 53.

36. A.C.M. Fondo Concejo, Solicitudes. Tomo 370, 1920. Folio 197.

37. A.C.M. Actas de Concejo. Tomo 374. Acta No. 151. Folio 725. Tarifa del Tranvía.

38. RAMIREZ, Hernán. Op. Cit. pág. 16.

39. A.C.M. Actas de Concejo. Tomo 374. Acta No. 101. Folio 479. Tranvía a Buenos Aires.

32. Periódico "El Correo Liberal". Octubre 13 de 1921. p. 1. Medellín.

33. GALINDO, Campo Elías. Op. Cit. pág. 49.

34. A.C.M. Actas de Concejo. Tomo 384. Acta No. 76. Folio 392. Ingeniero Administrador del Tranvía.

5. Marzo 22/1922 A Sucre
6. Julio 13/1922 Cementerio San Pedro - Moravia⁴⁰
7. Octubre 21/1923 A Manrique⁽⁴⁰⁾
8. Octubre 11/1924 A Robledo⁽⁴¹⁾
9. 1926 A Belén⁽⁴²⁾
10. Noviembre 22/1924 A El Poblado
11. 1928 Cisneros - Estación Villa
12. Abril/1929 Poblado - Envigado⁽⁴³⁾

La financiación de las líneas venía de variadas fuentes⁽⁴⁴⁾; por ejemplo para la institución de la línea roja y blanca de Manrique se celebró un contrato entre el gerente de la Sociedad de Urbanización Mutuaria de Medellín y el personero municipal Agapito Betancur. Por medio de este contrato el municipio se comprometió a construir la línea tres del tranvía desde la carrera Ecuador con calle Bolívar hasta Manrique, por la carrera A desde la quebrada "El Ahorcado" hasta el cruce, calle cuarta con la quinta. Por su parte la sociedad subvencionaría la obra con \$20.000 oro⁽⁴⁵⁾. Igualmente Manuel J. Alvarez⁽⁴⁶⁾ y su familia como beneficiarios de la urbanización de Berlín y Aranjuez —Línea Amarilla—, en una extensión de 1.100 metros⁽⁴⁷⁾. Todas las líneas del tranvía debían llegar hasta el Parque de Berrío y la Plaza de Cisneros y Gua-

yaquil; o sea, hacia los lugares de encuentro de personas en los cafés, los almacenes, las cantinas, los billares, los prostíbulos, las flotas y la terminal del Ferrocarril de Antioquia.

Puede decirse que el sistema del tranvía era una tela de araña con puntos sueltos que patentizó de inmediato el alcance de la "mancha urbana", del moderno Medellín que rebasaba los 350.000 habitantes en 1951⁽⁴⁸⁾.

Seguían corriendo los años para la ciudad de Medellín y las ganancias que producía el tranvía municipal continuaban... sobre rieles. Ya en el año de 1920 tenemos los siguientes datos, que dan una idea del movimiento y acogida que tenía este medio de transporte, y teniendo en cuenta que ya existía en la capital de Antioquia los primeros vehículos de motor. En el período de 1922-1926 el tranvía había movilizado 16'648.089 pasajeros⁽⁴⁹⁾. El producto de las empresas públicas municipales, en octubre de ese año fue de \$69.854, distribuidos así: plantas eléctricas, \$25.880; acueducto municipal, \$2.769; planta telefónica, \$7.523; mercado público, \$3.409; matadero, \$3.398; feria de ganados, \$1.835; tranvías, \$24.923⁽⁵⁰⁾. En 1924, por presiones de políticos que tenían su caudal electoral en los municipios de oriente, se aprobó la construcción de un tranvía a oriente⁽⁵¹⁾ que salía de Manrique —lugar donde se iniciaba la antigua carretera a Guarne— y comunicaba a Medellín con Marinilla y Rionegro⁽⁵²⁾. Pero sólo llegó a Marinilla en 1927⁽⁵³⁾.

40. A.C.M. Actas de Concejo. Tomo 363. Acta No. 44. Folio 214. Tranvía a Manrique.

41. A.C.M. Actas de Concejo. Tomo 384. Acta No. 65. Folio 332. Tranvía a Robledo.

42. A.C.M. Actas de Concejo. Tomo 431. Acta No. 22. Folio 31. Tranvía a Belén.

43. A.C.M. Actas de Concejo. Tomo 431. Acta No. 33. Tranvía a Envigado.

44. A.C.M. Actas de Concejo. Tomo 384. Acta No. 27. Folio 130. Publicidad en el Tranvía.

45. VILLEGAS VILLEGAS, Lucelly. *Poblamiento y vida urbana en el Nororiente de Medellín, 1900-1957*. Tesis. p. 220.

46. A.C.M. Actas de Concejo. Tomo (SPN). Acta No. 146. Diciembre 1924. Terrenos para Tranvía de Aranjuez

47. VILLEGAS VILLEGAS, Lucelly. Op. Cit. pág. 222.

48. TORO B., Constanza. "Los servicios públicos en Medellín", 1920-1990. En *Historia de Medellín*. Tomo I. p. 343.

49. VILLEGAS VILLEGAS, Lucelly. Op. Cit. pág. 217.

50. RAMIREZ, Hernán. Op. Cit. pág. 17.

51. A.C.M. Actas de Concejo. Tomo (SPN). Acta 135. Folio 318. Nov. 1924. Tranvía a Oriente.

52. REYES CARDENAS, Catalina. *¿Fueron los viejos tiempos tan maravillosos?* Tesis. T.I. p. 30.

53. VILLEGAS VILLEGAS, Lucelly. Op. Cit. pág. 221.

DECADENCIA DEL TRANVÍA

Transcurrían 20 años aproximadamente, y ya el tranvía comenzaba a crear pequeños problemas a una ciudad en permanente expansión, en acelerado progreso. A pesar de la guerra, las fábricas norteamericanas, inglesas y francesas, especialmente, lanzaban constantemente vehículos y más vehículos al mundo entero. Todas las marcas, tipos y tamaños inundaban, en consecuencia, la capital antioqueña y lógicamente estaban creando ya congestión general en una urbe de calles estrechas. Pues el sistema de valorización apenas estaba iniciando actividades. El tranvía se estaba convirtiendo en un sistema de locomoción muy lento, y especialmente, en un verdadero tapón del tránsito por donde quiera que pasaba, dado su voluminoso tamaño.

Otra incidencia que fue motivando la suspensión del sistema tranviano era el enorme ruido que producían estos vehículos, especialmente en las horas de la mañana. Estos aparatos empezaban a salir a las 4 de la mañana, del garage situado aproximadamente en la confluencia de las avenidas de Colombia y del Ferrocarril, y para todos los moradores que en aquellos instantes dormían, ya era imposible hacerlo después de tal hecho. El traqueteo era tan fuerte que se sentía desde el propio alto de Santa Elena, especialmente cuando el vehículo empezaba a tomar alguna curva.

A mediados del año de 1951 ya no existían sino dos líneas, la de Aranjuez y la de

Manrique. Las líneas restantes estaban siendo abastecidas con modernos buses adquiridos por el Municipio, con una inversión de 800.000 pesos. Para ello se compraron cuarenta buses a la Casa Reo, con motores Buda Lanova, carrocerías Wayne, por un precio individual de \$5.476 dólares en Barranquilla, con una capacidad de 36 pasajeros⁽⁵⁴⁾. A pesar de eso, dichas líneas continuaban produciendo buena renta, y era el transporte preferido por las clases media y baja.

En el semestre final de 1951 comenzaron a llegar nuevos buses para la ciudad, y en consecuencia empezaron a levantarse todas las paralelas existentes. Hacía 30 años había transitado por las calles un medio de locomoción que tuvo que ver muy hondamente con su progreso. Treinta años después ese medio de transporte era retirado de las calles, porque, entre otras razones, estaba impidiendo —¡que ironía!!— el desarrollo de una ciudad que no se podía detener. Y esa sarta de traviesas de madera que soportaban un sin fin de paralelas de acero, ya semejaban más bien una especie de cárcel que estaba aprisionando el empuje incesante de la urbe hacia el futuro. En noviembre de 1951 comenzó el levantamiento de rieles por parte de los presidiarios del circuito judicial, en la carrera Bolívar, para ampliarla y transitar por ella los vehículos de gasolina⁽⁵⁵⁾.

¿Quién ve a la entrada de la ciudad
La sangre vertida por antiguos guerreros?
Alvaro Mutis

54. VILLEGAS VILLEGAS, Lucelly. Op. Cit. pág. 229.

55. Ibid. p. 218.