

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: 1870-1955¹

Modernization on Rails. The Barranquilla Railway and The Electric Trams Medellin. Two Works Great Impact on the City Building Process: 1870-1955

José Wilson Márquez Estrada²

Resumen

Este artículo analiza el impacto modernizador de dos dispositivos de transporte masivo; el tranvía de Medellín y el ferrocarril de Barranquilla. Se analizan sus procesos de construcción y consolidación como sistemas de transporte y su efecto en el proceso de construcción de ciudad moderna en Medellín y Barranquilla respectivamente. Igualmente, se examinan su funcionamiento como proyectos empresariales y las diferentes circunstancias que lo llevaron a ser el eje del sistema vial en sus respectivas localidades y las crisis que finalmente producen su declive y su cierre. También se analizan las características históricas, económicas y sociales de estos dos centros urbanos, que gracias a diferentes experiencias modernizadoras y al compromiso de sus elites, se consolidaron como dos polos fundamentales de desarrollo comercial, industrial y cultural de la nación colombiana en la primera mitad del siglo XX.

Palabras Clave: Modernización, Transporte, Ferrocarriles, Tranvía, Ciudad, Empresa, Movilidad, Urbanismo.

Abstract

This article analyzes the impact of tow devices modernizing mass transit, tram and railway Medellin Barranquilla. Discusses their construction and consolidation processes as transportation system and their effect on the process of building modern city in Medellin and Barranquilla respectively. Similarly, we examine its operation as business projects and the different circumstances that led him to be the axis of the road system in their respective localities and crises that ultimately produce its decline and closure. It also discusses the historical, economic and social of the two urban centers, due to different experiences and commercial, industrial and cultural center of the Colombian nation in the first half twentieth century.

Keywords: Modernization, Transport, Railways, Trams, City, Business, Mobility, Urban.

¹ Este artículo hace parte de un proyecto de investigación más amplio titulado "Historia del Transporte Urbano en Colombia: Medellín, Cartagena, Barranquilla: 1900-1950".

² Profesor Asistente del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena. Magister en Historia de la Universidad Nacional de Colombia, Historiador de la Universidad Nacional de Colombia, Abogado de la Corporación Universitaria de la Costa CUC. Miembro del Grupo de Investigación Frontera, Sociedad y Cultura del Caribe y América Latina (Categoría A1 en Colciencias). E-Mail: jmarqueze@unicartagena.edu.co. - wilsonmarquez99@yahoo.com.mx.

Introducción

La Revolución Industrial a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX implicó una de las transformaciones políticas, culturales y económicas más profundas de la humanidad. El desarrollo industrial europeo y, un poco más adelante, el estadounidense, estuvieron acompañados del avance y consolidación de la industria del acero y del transporte. Los ferrocarriles se convirtieron en símbolo de la transformación de la vida de los seres humanos y del triunfo de la modernidad.³ De la mano con el desarrollo de rutas férreas en Europa occidental y en los Estados Unidos, las ciudades se transformaron en poderosos centros industriales, comerciales y financieros, cambiando definitivamente su imagen urbana. Los sistemas de transporte se modernizaron mediante la implementación de nuevas tecnologías que revolucionaron la forma de los hombres desplazarse al interior de las ciudades y de las regiones. Trenes y tranvías cambiaron la vida y la cultura de

los pobladores y habitantes de regiones y ciudades en todo el mundo.⁴

En América Latina desde la segunda mitad del siglo XIX, la vida aldeana también se vio sacudida por los influjos de la Revolución Industrial, que transformaron definitivamente la historia del transporte en esta parte del mundo.⁵ Colombia no fue ajena a esta influencia y con igual ruido se sintieron los avances de tan poderosa revolución. Con relación al transporte, sólo en los últimos treinta años del siglo XIX se puede evidenciar un incremento significativo en la contratación y construcción de líneas férreas y, más tarde, en el mismo siglo, la construcción de algunos tranvías urbanos, el primero fue construido en Bogotá en el año 1884⁶ y luego se construirían tranvías

³ BERMAN, Marshall. Todo lo sólido se desvanece en el aire: la experiencia de la modernidad. Ed. Siglo XXI, Bogotá. 1991.

⁴ GEDDES, Patrick. Ciudades en evolución. Editorial Infinito. Buenos Aires. 1960. GEORGE, P. La Era de las Técnicas. Monte Ávila Editores. Caracas. 1975.

⁵ RIVAS, Ricardo. "Los ferrocarriles en América Latina antes de 1914." Boletín del Departamento de Historia. N°5. Facultad de Humanidades. Universidad Nacional de Comahue (Arg.). 1984.

⁶ El primer tranvía de Bogotá fue una línea de carros a tracción animal que abrió en 1884. Un grupo de empresarios norteamericanos obtuvo el permiso para operar en Colombia y fundó la Bogotá City Railway Co. en Nueva York, el 30 de octubre de 1883. El 13 de enero de 1884 ordenó 16 tranvías de 2 ejes desde la J. G. Brill Co. de Filadelfia: ocho carros cerrados, numerados 1-8, y ocho carros abiertos, numerados 9-16. La compañía fue llamada Ferrocarril de Bogotá.

eléctricos en Medellín y Pereira.⁷ Estos dinamizaron la vida urbana, posibilitaron el crecimiento al conectar la periferia con los centros urbanos, influyeron notablemente en la vida económica y cultural de la ciudad y le proporcionaron a estas un nuevo rostro con nuevas dinámicas de vida, aportando significativamente a la construcción del nuevo habitante de la ciudad: el hombre ciudadano, civilizado y moderno.⁸ En el contexto de esta transformación de los sistemas de transporte y de las comunicaciones, se introdujo la navegación a vapor por el río Magdalena, también aparecieron telégrafos, alumbrado público y el servicio de correo. Este proceso transformó la vida citadina,

especialmente en las primeras tres décadas del siglo XX, cuando las ciudades principales como Bogotá, Medellín, Barranquilla y Cali experimentaron una verdadera metamorfosis de su morfología urbana.⁹

En este orden de ideas, trenes, tranvías, teléfonos, correo urbano y posteriormente el ingreso de los automóviles mejoraron las comunicaciones; mientras que la vida urbana se vio favorecida por el auge de los servicios públicos: alcantarillado, acueducto domiciliario, plazas de mercado cubiertas, matadero público y la prestación del servicio de recolección de basura y de vigilancia.¹⁰ También hicieron su arribo a las ciudades el fonógrafo y el cine mudo. Este conjunto de transformaciones urbanas generaron numerosas fuentes de empleo, reforzadas por la naciente industria doméstica, convirtiendo estas ciudades en grandes polos de atracción demográfica.¹¹

Tomado de MORRISON, Allen. Los tranvías de Bogotá. www.tramz.com/co/bg/t/ts.html. 3 de agosto de 2011. 09:21. A.M.

⁷ CORREA, Juan Santiago. Los caminos de hierro: ferrocarriles y tranvías en Antioquia. CESA. Bogotá. 2010. CORREA, Juan Santiago. Inversión extranjera y construcción de ferrocarriles en Colombia: The Panama Railroad Co (1850-1903), História Econômica & História de Empresas, vol XII, núm 1, enero-junio de 2009. Brasil: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, ABPHE, 2009.

⁸ ECHEVERRÍA, Javier. Telépolis. Ed. Destino. Barcelona. 1994. GARCÍA CANCLINI, Néstor. Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad. Grijalbo. México, 1990. P. 31 y ss. VASQUEZ ZORA, Luis Fernando y VILLALBA STORTI, Paolo. Medellín, ciudad fragmentada. Modernidad, comunicación y cultura en la contemporaneidad. Ed. Fundación Universitaria Luis Amigó. Medellín. 2008.

⁹ HERDENSON, James. La modernización en Colombia: los años de Laureano Gómez. 1889-1965. Ed. Universidad de Antioquia, Medellín. 2006. P. 118.

¹⁰ LÓPEZ GONZALEZ, Mauricio. "La prestación de los servicios públicos en Colombia: dos siglos de avance". Revista ANDESCO. N°20. Separata Especial. Junio de 2010. P. 5-39.

¹¹ GONZALEZ ESCOBAR, Luis Fernando. Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos:

La revolución del transporte en Colombia alcanza su mayor dinamismo en la segunda mitad del siglo XIX con la construcción de los ferrocarriles, que tuvieron como principal función conectar los centros de producción con el sistema fluvial. El sistema férreo fue entonces una red que permitió articular los ferrocarriles con los barcos de vapor, formando un sistema complejo de comunicación espacial terrestre y fluvial.¹² Para finales del siglo XIX y comienzos del XX, los ferrocarriles se constituyeron en el motor de la economía exportadora y permitieron la conexión con el mercado mundial.¹³

Con relación a la consecución de recursos para poner en marcha estos dispositivos de transporte, se implementaron tres formas de financiamiento, enmarcadas dentro de las leyes ferroviarias de 1850 a 1890, estas fueron: el endeudamiento externo, los contratos privados con nacionales o extranjeros (concesiones), y finalmente la utilización de los propios

recursos estatales, principalmente fiscales y de crédito interno.¹⁴ Realmente, la construcción de los ferrocarriles fue excesivamente lenta pues los recursos fueron escasos, se presentaron múltiples inestabilidades políticas, contrataciones fraudulentas y difíciles condiciones geográficas, financieras, técnicas y económicas. Esta lentitud se hizo evidente sobre todo entre los años 1880 y 1910. Si se hace una comparación entre países, se encuentra que mientras Colombia sólo aumentó sus vías en un 21%, México lo hizo en el 79% y Argentina el 59%.¹⁵ La importación de la tecnología férrea fue costosa y reflejó una intrincada relación entre gobiernos locales y nacionales con potencias extranjeras, y entre especuladores financieros, empresarios y el mercado internacional con profundas asimetrías entre unos y otros. La escasez de capital disponible obligó a que el desarrollo de este sistema de transporte se hiciera sobre todo mediante concesiones otorgadas tanto al sector privado nacional como al

1775-1932. Escuela del Habitat-Cehap Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, Medellín. 2007. P. 108.

¹² OCAMPO, José Antonio. Colombia y la economía mundial 1850-1910. Bogotá Colombia, Siglo XXI Editores, 1984.

¹³ OSPINA VAZQUEZ, Luís. Industria y Protección en Colombia: 1810-1930. FAES, Medellín. 1979.

¹⁴ JUNGUITO, Andrea. Historia económica del Ferrocarril del Norte. Tesis de grado. Facultad de economía. Universidad de los Andes, Bogotá. 1997. P. 136.

¹⁵ Mc GREEVY, William Paul. Historia Económica de Colombia 1845-1930. Ediciones Tercer Mundo, Bogotá. 1975.

extranjero y con el ánimo de hacer atractivas estas concesiones, las condiciones que se otorgaron fueron en extremo generosas en cuanto a beneficios y garantías a la parte contratante.¹⁶ Sin embargo este sistema de transporte se consolidó en Colombia y las empresas de ferrocarriles se convirtieron en un medio para colonizar regiones anteriormente aisladas, y dieron pie para que se desarrollaran muchas actividades hasta entonces extrañas al territorio colombiano. Un aspecto de suma significación es que el ferrocarril trajo consigo una notable disminución en los costos de transporte, lo cual contribuyó a la remoción de la barrera ocasionada por el atraso de los transportes y su consecuente obstrucción del progreso y a un incremento de la movilidad de la población nunca antes visto.¹⁷ Para 1915 se habían construido aproximadamente 2.200 Km. incluido el ferrocarril de Panamá, y para 1934 se tenían 3.262 Km. de vías férreas, incluyendo la extensión del Ferrocarril del Norte, la iniciación del

Nororiental, la ampliación de la red del Pacífico, la complementación del Ferrocarril de Caldas y la prolongación del Ferrocarril de Antioquia¹⁸. En 1954 con el Decreto 3129 se creó la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia, con el fin de unificar en un solo ente estatal el sistema de transporte férreo y de operar y mantener su infraestructura y equipos para prestar un servicio eficiente.¹⁹

La razón de mayor peso para construir los ferrocarriles fue la necesidad de atender los movimientos de expansión de las exportaciones colombianas, especialmente el café, otra razón era que el transporte fluvial, especialmente por el río Magdalena, como único medio para comunicar la costa atlántica con el interior era insuficiente y presentaba graves dificultades como el fenómeno de la sedimentación y de las crecidas que hacían de este medio de transporte una

¹⁶ FISCHER, Thomas. El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos y los límites de la inversión extranjera. Monografías de Administración (Serie Historia del Desarrollo Empresarial), núm. 60. Universidad de los Andes, Bogotá. 2002. P. 19.

¹⁷ ARIAS DE GREIFF, Gustavo. La mula de hierro. Carlos Valencia Editores. Bogotá, 1986.

¹⁸ BATEMAN, Alfredo. Desarrollo global de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Imprenta Nacional. Bogotá, 1977. ORTEGA, Alfredo. Ferrocarriles Colombianos. Resumen Histórico. Imprenta Nacional. Bogotá, 1923

¹⁹ ZULETA, Luis Alberto. ¿Por qué no han sido exitosos los ferrocarriles en Colombia? Universidad Externado de Colombia. Bogotá, 2001. P. 31.

alternativa poco fiable.²⁰ En síntesis, la construcción de los ferrocarriles significó un cambio radical en el desarrollo posterior del sistema de transportes del país, que trajo consigo la decadencia total de los sistemas de transporte tradicionales como el transporte de carga por medio de mulas y de cargueros humanos y la reducción en los costos y de la inseguridad en el transporte de mercancías, simultáneamente permitió aumentar el volumen de carga transportada. Por consiguiente, es necesario resaltar que lo más importante y significativo para el posterior desarrollo de la economía colombiana, es que los ferrocarriles permitieron conectar las zonas productoras de artículos exportables, como el oro y el café, con el mercado mundial.²¹

Otro aporte importante de los ferrocarriles al proceso de modernización en Colombia es que estos, al posibilitar la

interconexión espacial del territorio nacional, impactaron demográficamente los principales núcleos urbanos y estos dejaron de ser pequeños poblados aislados para convertirse en verdaderos centros urbanos con alta actividad comercial y fabril.²² Estos núcleos urbanos al empezar a crecer traen nuevos retos a sus gobernantes y muy rápidamente se produce un interés por los asuntos urbanos y una mentalidad citadina en sus elites. Trenes y tranvías se constituyeron entonces en verdaderos dispositivos técnicos de transporte de gran impacto y aparecen en este panorama como un elemento central que entra a dinamizar el desarrollo económico y cultural del país y a imprimirle a la vida colombiana el sello de la cultura moderna.²³

En este sentido, entendemos el transporte como soporte del desarrollo material y cultural de las regiones y en particular de las ciudades, ya que facilitan la circulación y el intercambio en todo

²⁰ RAMÍREZ, María Teresa. “Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía colombiana: 1900-1950”. En *Economía Colombiana del Siglo XX*. FCE. Bogotá, 2007. P. 385-452.

²¹ CORREA, Juan Santiago. *Los caminos de hierro: ferrocarriles y tranvías en Antioquia*. CESA. Bogotá. 2010. P. 19. BEJARANO, Jesús Antonio. “La Economía.” En *Manual de Historia de Colombia*. Volumen 2. Procultura. Bogotá, 1982. P. 17-82.

²² POVEDA RAMOS, Gabriel. *Historia económica de Colombia en el siglo XX*. Universidad Pontificia Bolivariana. Medellín. 2005. P. 48.

²³ DAUMAS, M. *Las grandes etapas del progreso técnico*. F.C.E., México. 1983. GEORGE, P. *La era de las técnicas*. Monte Ávila Editores, Caracas. 1975.

sentido, aproximando las colectividades, fomentando la pluralidad y la multiplicidad de formas de ver y vivir el mundo. En este orden de ideas, hay que percibir el transporte como un fenómeno social, cultural e histórico, con gran incidencia en el sector urbano; ya que agilizan el acceso a diferentes servicios, posibilitando el crecimiento demográfico y el desarrollo espacial.²⁴ Es así como las vías de transporte se convierten en ejes del intercambio cultural de las regiones y de las ciudades, escenificando las costumbres y los usos, permitiendo el contacto y el desplazamiento de todos los componentes de la sociedad; instalando dinámicas activas de comunicación atravesadas por la relación población-parque vehicular, estrechando los vínculos región-ciudad-transporte²⁵. Con la circulación las regiones y las ciudades se transforman en territorios fluidos, de carácter múltiple y complejo que revela la variedad de tejidos culturales que constituyen la cultura de un país.²⁶

²⁴ ALVAREZ, Guillermo y Otros. *Cultura urbana en Colombia*. Editorial Etcétera, Medellín, 1993. P. 71-79.

²⁵ SALAZAR M, Jaime. *De la mula al camión. Apuntes para una historia del transporte en Colombia*. TM Editores, Bogotá, 2000.

²⁶ DELGADO RUIZ, Manuel. *Ciudad líquida, Ciudad interrumpida*. Editorial U. de A. Medellín, 1999. P. 1-19.

El propósito fundamental de este artículo es mostrar dos obras de infraestructura de transporte férreo de gran impacto modernizador en el proceso de construcción de ciudad a principios del siglo XX en Colombia: el Ferrocarril de Barranquilla y el Tranvía Eléctrico de Medellín, sin pretender hacer un análisis comparativo de dichos dispositivos de transporte y de sus efectos modernizadores urbanos.

El texto está dividido en dos partes: en la primera parte se analiza el proceso de construcción del Ferrocarril de Barranquilla y su incidencia en la modernización de la ciudad y en la consolidación de Barranquilla como la más importante urbe del Caribe colombiano a principios del siglo XX. En la segunda parte se analiza el proceso de construcción y consolidación del Tranvía Eléctrico de Medellín como un dispositivo modernizador y como un sistema de transporte que posibilitó la interconexión espacial de la ciudad. Finalmente el texto se cierra con unas consideraciones finales.

El Ferrocarril de Barranquilla

Dentro del contexto de la historia de los ferrocarriles en América Latina, Colombia tuvo su primera experiencia con la construcción del ferrocarril de Panamá, que inició sus obras en 1850 y fue inaugurado el 28 de enero de 1855 cuando la primera locomotora transitó de mar a mar atravesando todo el istmo y su construcción fue financiada por empresas privadas norteamericanas.²⁷ Luego la

primera experiencia significativa, en términos de transporte ferroviario, por sus efectos en la vida económica y cultural de la nación colombiana, fue la construcción del Ferrocarril de Barranquilla, que fue gracias a su influencia e impacto que esta ciudad se convirtió en la urbe principal del Caribe colombiano y en el polo de desarrollo económico y cultural más importante de esta región.²⁸ En la costa norte de Colombia se construyeron tres de estos medios de transporte, el Ferrocarril de Santa Marta, el Ferrocarril de Cartagena y el Ferrocarril de Barranquilla. Al respecto argumenta Theodore Nichols:

la primera de las tres líneas de la costa norte que se construyó fue la conexión entre Barranquilla y Puerto Colombia. Comenzada en 1869, treinta y nueve años después de que Stephenson inauguró la primera línea en Inglaterra y el mismo año en que se completó el ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos, esta vía férrea, la primera en lo que hoy es la República de Colombia, sólo vino a terminarse en 1888. Se ideó como una solución al problema de Bocas de Ceniza, ya que los barcos

²⁷ FESSENDEN, Otis. History of the Panama Railroad. Harper & Brothers, New York. 1862. BONILLA, Heraclio y MONTAÑEZ, Gustavo. Colombia y Panamá: La Metamorfosis de la Nación en el Siglo XIX. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. 2004. CASTILLERO REYES, Ernesto de Jesús. Historia de la Comunicación Interoceánica del Istmo de Panamá. Imprenta Nacional, Panamá. 1939. El Ferrocarril de Panamá es la línea ferroviaria que une el océano Atlántico con el océano Pacífico a través de Panamá en América Central. La infraestructura de este ferrocarril aún en funcionamiento (ahora denominado Panama Canal Railway Company) fue de vital importancia para la construcción del Canal de Panamá a través de una ruta paralela medio siglo después. El principal incentivo para la construcción de la línea de ferrocarril fue el gran aumento de tráfico de California debido a la Fiebre del Oro de 1849. La construcción del ferrocarril costaría unos \$ 8 millones de dólares (ocho veces el estimado inicial en 1850), y presentó retos de ingeniería considerables, desde cruzar montañas y atravesar pantanos. Se necesitaron más de 300 puentes y alcantarillas para construir toda la ruta. Se estima que más de 12.000 personas murieron en la construcción de esta obra. POVEDA RAMOS, Gabriel. "La Construcción del Ferrocarril de Panamá". *Dyna*. Noviembre, año/vol. 71, número 143. Universidad Nacional de Colombia. Medellín, Colombia. 2004. Pp. 1-12.

²⁸ NICHOLS, Theodore. Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla. Banco Popular, Bogotá. 1973. PP. 113-120.

marítimos no requerirían en el futuro el cruce de los obstáculos en la carga desde el mar hasta el puerto fluvial".²⁹

La historia de Barranquilla ha estado estrechamente ligada al comercio y al transporte por el río Magdalena, afirmación que tiene validez desde las postrimerías del periodo colonial, pasando por todo el periodo republicano y hasta principios del siglo XX.³⁰ El dinamismo que le imprimió la actividad comercial y de transporte posibilitó que este poblado pasara de ser una aldea insignificante a principios del siglo XIX a ser la ciudad más importante del Caribe colombiano a principios del siglo XX, con un impresionante crecimiento y desarrollo portuario y comercial, sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo XIX.³¹

Barranquilla ciudad criolla por excelencia y producto de la vida republicana había alcanzado una preponderancia en el

contexto nacional en poco tiempo y ubicándose, en términos de modernización, por encima de otras ciudades colombianas. Según Jorge Conde, esto se explica por varias razones: La primera razón es de carácter geográfico. La segunda razón es consecuencia directa de la primera. Al erigirse como el puerto más importante en el siglo XIX, el comercio y el transporte primaron sobre el resto de actividades económicas. Una tercera razón que imprime rasgos peculiares a la ciudad es la composición de su estructura social, caracterizada por la presencia de un considerable grupo de inmigrantes extranjeros.³² Efectivamente, como lo dice Conde, en este periodo, el comercio y el transporte primaron sobre el resto de las actividades económicas. Pero lo que nos interesa resaltar en este estudio, es cómo ésta revolución del transporte que vivió Barranquilla a finales del siglo XIX, que permitió conectar las vías fluviales con las vías marítimas, es decir, que posibilitó la conexión ágil y eficiente de la economía colombiana con el mercado mundial, inició su desarrollo con la puesta

²⁹ *Ibidem*. P. 113.

³⁰ SOLANO, Sergio Paolo. "Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla en la primera mitad del siglo XIX". Boletín Cultural y Bibliográfico N°21. Volumen XXVI, 1989. P. 1-8

³¹ SOLANO, Sergio Paolo. "Barranquilla a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX". Revista Amautas. N°4. Barranquilla. 1987. Reproducido por el Suplemento Intermedio del Diario del Caribe, octubre de 1988.

³² CONDE CALDERON, Jorge. "La industria en Barranquilla durante el siglo XIX". Boletín Cultural y Bibliográfico N°26. Volumen XXVII, 1990. P. 1-7

en marcha de un proyecto ferroviario: el Ferrocarril de Barranquilla.

Esta situación se vio favorecida por la ubicación geográfica de Barranquilla, situada sobre la franja occidental del río Magdalena y la proximidad al mar. En consecuencia, esta ubicación geográfica estratégica le permitió a Barranquilla conectar a Colombia con el mundo occidental, especialmente con Estados Unidos, Europa y las Antillas. Por esta situación coyuntural, Barranquilla se vio obligada a modernizar su sistema de transportes y comunicaciones.³³ Inicialmente utilizó puertos marítimos satélites localizados en la bahía de Sabanilla que fueron insuficientes, hasta que sus elites se comprometieron en un proyecto que permitiría la conexión rápida y eficiente con los vapores del río Magdalena y posicionar a Barranquilla como el puerto de mayor importancia en el siglo XIX.³⁴

³³ SOLANO, Sergio Paolo. "Problemas en la fase inicial de la industrialización de la región Caribe colombiana: limitaciones en el desarrollo fabril de Barranquilla: 1900-1934." *Revista Amauta*. Barranquilla. N° 23. Enero-junio de 2009. P. 105-124.

³⁴ NICHOLS, Theodore. "El surgimiento de Barranquilla", en Gustavo Bell Lensus (comp.). *El Caribe colombiano*. Barranquilla. Ediciones Uninorte. 1988. P. 200.

En síntesis, podemos afirmar que Barranquilla, al consolidarse como el puerto más importante del siglo XIX, necesitaba desarrollar una infraestructura de transporte que le permitiera potenciar el comercio e impulsar el resto de las actividades económicas. Esta infraestructura de transporte, que le garantizaría una solidez económica a la ciudad, estaba respaldada y soportada en una serie de políticas tendientes a estimular y desarrollar la estructura productiva capitalista de Barranquilla. Las elites del momento tenían claro que este gran proyecto modernizador, sólo era posible si descansaba en una gran plataforma de transporte.³⁵ En esta perspectiva, la construcción del ferrocarril Barranquilla- Sabanilla, fue fundamental y junto con la navegación a vapor, el crecimiento de las exportaciones de tabaco, quina, algodón, cueros, café, etc., así como de las importaciones, afianzaron definitivamente la supremacía comercial de la ciudad en el panorama económico regional,³⁶ convirtiendo a Barranquilla en

³⁵ CONDE CALDERON, Jorge. *Op. Cit.*

³⁶ POSADA CARBÓ, Eduardo. *Una invitación a la historia de Barranquilla*. Coed. Cerec-Cámara de Comercio de Barranquilla, Bogotá. 1987. P. 107

la capital económica y cultural del Caribe colombiano.³⁷

Para Barranquilla, la navegación a vapor por el río Magdalena significó el comienzo de una tradición industrial local, sustentada en la creación de astilleros, talleres de fundición y otros derivados, como talleres de carpintería y herrerías,³⁸ en tal sentido podemos afirmar, como lo hizo Alejandro López en 1937, que la navegación a vapor y los astilleros, constituyeron el sedimento cultural y tecnológico sobre el cual descansaría el posterior desarrollo industrial de la costa.³⁹ En esta perspectiva de proyección económica de la ciudad, el sistema de transporte de la navegación a vapor necesitaba de otro sistema de transporte que lo complementara e impulsara con mayor dinamismo la economía barranquillera en este periodo, es decir, el periodo que va desde finales del siglo XIX a principios del siglo XX. El sistema de transporte

complementario ideal fue el ferrocarril, que se convirtió en un dispositivo modernizador de gran impacto en la vida comercial e industrial de la ciudad, contribuyendo enormemente a su crecimiento económico y a la modernización de su vida urbana.⁴⁰

Es así como, gracias a la construcción de toda una plataforma moderna de transporte, a partir de la década de 1870, Barranquilla se convirtió en el principal puerto colombiano por el movimiento de mercancías y en la ciudad más poblada de la región Caribe de Colombia, atrayendo un número creciente de familias de poblaciones de la costa como Santa Marta y Cartagena, así como del extranjero. Es necesario insistir que, como complemento de la actividad comercial y de transporte, Barranquilla vivió un acelerado crecimiento de la actividad industrial en las primeras décadas del siglo XX, ya para 1928 había 81 establecimientos industriales de diversa índole.⁴¹ Se fundaron grandes empresas industriales de impacto regional y nacional como la

³⁷ GOENAGA, Miguel. *Lecturas locales. Crónicas de la vieja Barranquilla*. Imprenta Departamental, Barranquilla. 1953. P. 238.

³⁸ SOLANO, Sergio Paolo. "Ensayos fabriles y estructura social de Barranquilla a finales del siglo XIX". Cámara de Comercio. Barranquilla. Vol. XVI. N°161. Enero-marzo de 1989. P. 8.

³⁹ LOPEZ, Alejandro. "Barranquilla industrial". Liga de Comercio de Barranquilla. N°69. Barranquilla, 1937. P. 2-14.

⁴⁰ CONDE CALDERON, Jorge. Op. Cit.

⁴¹ VILORIA DE LA HOZ, Joaquín. "Banco de la Republica en Barranquilla: 1923-1951". Cuadernos de Historia Económica Empresarial. N° 6. Banco de la Republica. Cartagena. 2006. P. 5- 80.

Fábrica de Tejidos Obregón en 1909, Cervecería de Barranquilla en 1913, Banco Dugand en 1917, empresa de aviación Scadta en 1919 y Compañía Urbanizadora El Prado en 1920.⁴² Simultáneo al proceso de industrialización se fue consolidando en la ciudad un proceso de crecimiento urbano que demandó grandes obras de infraestructura. En agosto de 1930 se iniciaron las obras de alcantarillado y pavimentación de las calles principales de Barranquilla, generándose con esto bienestar general para la ciudadanía y empleo para muchas familias. A finales de 1930 era posible pasar cómodamente sobre calles pavimentadas de concreto, en una extensión de 9 kilómetros. En la década del treinta Barranquilla disponía de los mejores servicios públicos de Colombia, en cuanto a acueducto, energía eléctrica y teléfono.⁴³ Además, en 1931 se firmó el contrato para concluir las obras de Bocas de Ceniza y el puerto fluvial de Barranquilla. Se debe destacar que en 1945 Barranquilla tenía 11.449 obreros industriales distribuidos en 580 factorías,

⁴² JARAMILLO, Samuel y CUERVO, Luís Mauricio. La configuración del espacio regional en Colombia. CEDE-Universidad de los Andes. Bogotá. 1987. P. 43.

⁴³ VILORIA DE LA HOZ, Joaquín. Op. Cit.

lo que la convertía en la tercera ciudad industrial de Colombia, después de Medellín y Bogotá, y por encima de Cali.⁴⁴ Con relación a este fenómeno de transformación económica, Theodore Nichols plantea que “para 1940 Barranquilla era no solamente un puerto próspero y de creciente importancia, sino también una ciudad industrial moderna y con sitios de interés tanto desde el punto de vista cultural como social. En tamaño e importancia se situaba después de Bogotá y Medellín, con una población calculada en 224.430 habitantes para 1947”⁴⁵.

Ahora realicemos un análisis del nacimiento y consolidación del proyecto de transporte que tanta influencia tuvo en la consolidación de Barranquilla como la ciudad más importante del Caribe colombiano a principios del siglo XX.

La inauguración del Ferrocarril Barranquilla-Sabanilla en 1871 dinamizó

⁴⁴ MEISEL, Adolfo. “¿Por qué se dispó el dinamismo industrial de Barranquilla?”, en MEISEL, Adolfo y POSADA CARBÓ, Eduardo. ¿Porqué se dispó el dinamismo industrial de Barranquilla? Y otros ensayos de historia económica de la Costa Caribe. Ediciones Gobernación del Atlántico. Barranquilla. 1993. P. 23.

⁴⁵ NICHOLS, Theodore. Tres puertos de Colombia. Op. Cit. P. 268.

el comercio exterior por esa ciudad, convirtiéndola desde ese momento en el principal puerto colombiano. El auge portuario y comercial de Barranquilla le generó una dinámica poblacional acelerada, hasta el punto de que en el censo de 1871 aparece como la ciudad más poblada del Caribe colombiano, por encima de Cartagena y Santa Marta.⁴⁶

Hacia la década de los setentas del siglo XIX casi todas las mercancías que Colombia importaba y exportaba al resto del mundo, lo hacía por los puertos marítimos de Cartagena y Sabanilla, a estos puertos llegaban del interior las mercancías destinadas a la exportación en los buques de vapor que recorrían las aguas del río Magdalena. Cartagena tenía el gran problema de que el Canal del Dique era muy estrecho y poco profundo y su propietario el Estado Soberano de Bolívar comenzó a idearse la posibilidad de un ferrocarril que uniera la bahía de Sabanilla con Barranquilla.⁴⁷

⁴⁶ ZAMBRANO, Milton. El desarrollo del empresariado en Barranquilla 1880-1945 Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico. Barranquilla. 1998. P. 108.

⁴⁷ POVEDA RAMOS, Gabriel. "El primer ferrocarril en Colombia". Revista DYNA. N° 69. Medellín. Noviembre de 2002. P. 61-73.

A los cargamentos y a los viajeros que venían del exterior hacia el interior del país, los esperaba un viaje largo de Sabanilla a Barranquilla. La bahía de Sabanilla era de aguas profundas y allí podían fondear barcos de vapor de mil o mil quinientas toneladas, que era la dimensión de las naves marinas comerciales de ese tiempo. Dice Gabriel Poveda que

*...en Sabanilla el barco fondeaba, y los viajeros y el cargamento bajaban a unos botes o almadías que esperaban al pie del casco, más o menos a un kilómetro de la costa. Aquí existía una aldea con el mismo nombre (hoy convertida en la población de Puerto Salgar). Por dos vías se llegaba después a Barranquilla, según el estado del clima y la lluviosidad del momento: yendo por tierra del caserío a la población de Barranquilla, a pie, a caballo o en carreta tirada por bestias, por un camino que recorría unos 25 Km, y gastaba un día de luz. Si el barco marino llegaba a la bahía al mediodía o en la tarde, había que pernoctar en la aldea, y esperar al día siguiente para hacer este corto recorrido por tierra*⁴⁸.

La otra forma era tomar un bote grande y navegar por el canal de *La Piña*, entre ciénagas y bajíos, por el lado izquierdo del río Magdalena hasta llegar a

⁴⁸ *Ibidem*.

Barranquilla. Luego se tomaba un vapor hacía Honda. Este era un recorrido, desde el barco marino hasta el buque del río, demorado, costoso y a veces peligroso.

Barranquilla en este periodo era un pequeño poblado de pescadores y pequeños comerciantes, que tenía en 1865, unos cinco mil habitantes que no contaba con servicios técnicos ni comerciales. Es así que el Estado Soberano de Bolívar decide construir un ferrocarril entre Sabanilla y Barranquilla, con el fin de comunicar fácilmente los barcos marinos con los fluviales. La dificultad más apremiante para hacer realidad este proyecto era conseguir los recursos económicos, técnicos y administrativos para poner en marcha esta empresa, ya que el Estado no los tenía. Entonces se proyectó su construcción con los empresarios Ramón Santodomingo Vila y Ramón B. Jimeno Collante, reconocidos hombres de negocios de Barranquilla. Estos señores se obligaron en el contrato a

traer una empresa de ingenieros para trazar y tender la vía; a dotarla de locomotoras y de material rodante, a construir las dos estaciones terminales, a mantener en buen estado la obra y

*los trenes; a operarla garantizando la continuidad del servicio; y a reconocer un canon al Estado Soberano de Bolívar.*⁴⁹

El Estado de Bolívar se comprometía a no ceder la exclusividad de contratación y mantener las garantías por veinte años, este contrato tenía el perfil de lo que hoy se conoce como concesión vial. El inicio de este proyecto fue bastante tortuoso y pasaron tres años hasta que en 1868 el señor Jimeno se quedó con el contrato y se asoció con otras personas y creó la Compañía del Ferrocarril de Barranquilla y Sabanilla. Luego en asocio con la sociedad Hoenisberg Wessels y Cía., se trajeron ingenieros alemanes e ingleses para construir el ferrocarril.⁵⁰ Al respecto dice Nichols:

*el ferrocarril fue finalmente construido por ingenieros ingleses y alemanes, pues parece que en una fecha posterior, los ingleses adquirieron los derechos que habían sido de los alemanes y que fue la casa matriz de la Compañía de Ferrocarriles de Bolívar, Limitada, con sede en Londres la responsable del proyecto.*⁵¹

⁴⁹ ORTEGA, Alfredo. Ferrocarriles Colombianos. Resumen Histórico. Imprenta Nacional. Bogotá, 1923. P. 56.

⁵⁰ BATEMAN, Alfredo. Desarrollo global de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Imprenta Nacional. Bogotá, 1977. P. 93.

⁵¹ NICHOLS, Theodore. Op. Cit. P. 114.

Los ingenieros europeos reconocieron la ruta, hicieron el trazado de la línea, levantaron planos y mapas e hicieron la siguiente caracterización de la carrilera: *Anchura entre rieles (o trocha, como se dice hoy): 1.08 metros = 3 pies y 6½ pulgadas, Peso de los rieles: 60 libras por yarda lineal. Pendiente máxima: 1 por ciento compensada en las curvas. Radio mínimo de curvas: 109 metros.*⁵² A medida que avanzaban las obras crecía el entusiasmo de los habitantes de la región, plenamente conscientes de los beneficios que traería consigo el ferrocarril. El cónsul de los Estados Unidos en Sabanilla envió varios informes optimistas, reiterando su convicción de que el ferrocarril contribuiría al crecimiento de Barranquilla y Sabanilla.⁵³

La ruta entre Barranquilla y Sabanilla recorría un territorio plano y árido, cubierto por manglares. Dice Poveda que

El 2 de febrero de 1869, en Barranquilla, a la orilla del río Magdalena, comenzó la construcción de la carrilera y de la estación terminal, a la cual se le dio el nombre de Estación Montoya, en honor del gran empresario naviero

*antioqueño Francisco Montoya, uno de los pioneros de la navegación a vapor en el río.*⁵⁴

Pronto se trajo de Europa la primera locomotora y los primeros vagones para ayudar a tender la carrilera que inició su construcción desde Barranquilla. Esta construcción duró dos años y el 1° de enero de 1871 se inauguró el servicio del ferrocarril desde Barranquilla hasta el pequeño poblado de Sabanilla, que fue rebautizada como Puerto Salgar en honor al presidente de la república del momento Eustorgio Salgar. En un informe de la compañía al gobierno de Estado se le informó que dicha obra había costado 606.573.40 pesos oro⁵⁵ y así se daba por terminada la construcción del segundo ferrocarril en Colombia, después del de Panamá,⁵⁶ pero el primero de gran trascendencia en la vida nacional colombiana. El ferrocarril fue designado desde entonces con el nombre de Ferrocarril de Bolívar.

⁵⁴ POVEDA RAMOS, Gabriel. Vapores fluviales en Colombia. Colciencias - Tercer Mundo. Bogotá. 1998. P. 78.

⁵⁵ ORTEGA, Alfredo. Op. Cit. P. 70.

⁵⁶ POVEDA RAMOS, Gabriel. "La Construcción del Ferrocarril de Panamá". *Dyna*. Noviembre, año/vol. 71, número 143. Universidad Nacional de Colombia. Medellín, Colombia. 2004. Pp. 1-12.

⁵² POVEDA RAMOS, Gabriel. Op. Cit.

⁵³ NICHOLS, Theodore. Op. Cit. P. 115.

Desde la Estación Montoya hasta la Estación de Puerto Salgar se tendió una línea de telégrafo para poder controlar el despacho de los trenes y su circulación puntual y segura. Desde su inauguración, por el ferrocarril viajaron dos trenes en cada una de las dos direcciones, cada día, y su servicio logró simplificar y abaratar en muy alto grado el transbordo de cargamentos y de viajeros entre los vapores del río y los barcos del Atlántico, eliminando mucho del trajín que antes era necesario hacer con barcazas, recomolcadores, bongos, carretas, bestias y braceros humanos.⁵⁷

En la prensa oficial se registra el momento en que se completó el primer tramo del ferrocarril, aquel que iba desde Barranquilla hasta Sabanilla el 1° de enero de 1870 a un costo de 606.573 pesos, o sea, 6.573 pesos más de la suma que el gobierno había garantizado con intereses del 7 por ciento.⁵⁸ En el momento de la inauguración del esta magnánima obra el comercio exterior colombiano se había intensificado

considerablemente y el café se había consolidado como uno de los principales productos de exportación. El ferrocarril funcionó eficientemente hasta que fue necesario extender sus líneas y fue así como en 1880 la empresa concesionaria contrató al ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros⁵⁹ para estudiar y trazar la prolongación de Puerto Salgar a Puerto Belillo. Este ingeniero era el empresario más exitoso del momento en la construcción de ferrocarriles y estaba construyendo cuatro ferrocarriles: de Puerto Berrío al interior de Antioquia; de Buenaventura al interior del Cauca; de Honda a La Dorada; y de Girardot hacia La Sabana de Bogotá.⁶⁰ A este constructor de ferrocarriles la situación se le complicó para emprender y terminar esta obra. Al respecto dice Nichols:

A Cisneros tampoco le quedó fácil efectuar los pagos pendientes y la guerra civil de 1885, sin duda, le dificultó aún más el manejo de la empresa forzándolo a abandonar

⁵⁷ POVEDA RAMOS, Gabriel. "El primer ferrocarril en Colombia". Op. Cit.

⁵⁸ Diario Oficial. Enero 3, marzo 21, julio 14 de 1871. Citado por NICHOLS Theodore. Op. Cit. P. 115.

⁵⁹ LA TORRE, Gabriel. Francisco Javier Cisneros y el Ferrocarril de Antioquia. Imprenta Departamental, Medellín. 1924. MAYOR MORA, Alberto. Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia. Banco de la República y El Áncora Editores, Bogotá. 1999.

⁶⁰ POVEDA RAMOS, Gabriel. El telégrafo de Morse. Revista Universidad de Antioquia. 1986. P. 81-96.

*los ferrocarriles de Antioquia y del Cauca para poder levantar dinero suficiente para terminar de pagar las sumas que debía al gobierno por el ferrocarril de Bolívar*⁶¹.

Pero finalmente en dos años Cisneros construyó esta nueva obra de prolongación del ferrocarril de Barranquilla y cobró por ello 200 pesos como honorarios.⁶² El 13 de junio de 1887 terminaron los trabajos de construcción de la carrilera y de la Estación de Puerto Belillo. De inmediato se inició la construcción de un muelle sobre el mar, para el atraque de barcos oceánicos. Cisneros había encontrado otro fondeadero más apropiado que Puerto Belillo, llamado Puerto Cupino, y situado unos dos o tres kilómetros más hacia el poniente, con aguas más tranquilas y mayores profundidades.

De inmediato Cisneros, que había contratado en 1887 con la compañía Barranquilla Railway, solicitó al gobierno en Bogotá que se acordaran cuatro cambios al trabajo, a saber: que se le hiciera una corta variante a la carrilera, al final; que se avanzara unos dos kilómetros más al oeste, hasta Puerto

Cupino; que se contratara la construcción, en este último sitio, de un muelle mar adentro, en estructura metálica; y que se cambiara el nombre de Puerto Cupino a Puerto Colombia, de esta manera se podrían recibir barcos de mar hasta de 2000 toneladas inglesas que para su tiempo eran de los mayores del mundo.⁶³

El 31 de diciembre de 1891 en Puerto Colombia se inauguró la prolongación definitiva de la ferrovía y se inició la construcción del muelle de 4.000 pies de largo y de los edificios y bodegas. Desde ese momento aumentó el movimiento de barcos, de cargamentos y de viajeros. Los trenes salían así: de Barranquilla, a las 6:30 a.m. y a las 3:15 p.m.; de Puerto Colombia, a las 7:00 a.m. y a las 2:00 p.m. En domingos: de Barranquilla, 7:30 a.m. y 9:30 a.m.; de Puerto Colombia, 3:00 p.m. y 4:45 p.m. El recorrido de la línea férrea pasaba por ocho estaciones: Barranquilla (Estación Montoya), Camacho, La Playa, Buenavista, Rincón, Salgar, Puerto Colombia y Terminal en el Muelle.⁶⁴

⁶¹ NICHOLS, Theodore. Op. Cit. P. 118.

⁶² ORTEGA, Alfredo. Op. Cit. P. 63.

⁶³ POVEDA RAMOS, Gabriel. "El primer ferrocarril en Colombia". Op. Cit.

⁶⁴ *Ibidem*.

El mejoramiento de las comunicaciones hasta el mar trajo consigo un aumento y un mejoramiento del equipo rodante y una mayor utilización de los servicios del ferrocarril por parte del público. Al respecto afirma Nichols que *ya para 1896 la compañía tenía nueve locomotoras, veintitrés vagones de pasajeros y 151 vagones de carga y estaba en condiciones de prestar un servicio con diez trenes diarios.*⁶⁵ Por su parte Poveda concluye que: *Esta empresa fue sumamente rentable durante los siguientes 50 años.* Gracias a ella Barranquilla desarrolló su economía y su urbanismo con rapidez. Así lo muestran los censos de población desde fines del siglo XIX hasta mediados del siglo XX. En 1871: 11.595 habitantes, en 1918: 64.543 habitantes, en 1928: 13.974 habitantes, en 1905: 40.115 habitantes, en 1938: 152.348 habitantes, en 1912: 48.907 habitantes y en 1951: 279.627 habitantes. Desde 1905, cuando Rafael Reyes creó el Departamento del Atlántico, Barranquilla, su capital cobró nuevo impulso. En 1938 era la tercera ciudad colombiana por su población, superada solamente por Bogotá y por Medellín. Esto lo debía aquella ciudad al hecho de ser, gracias a Puerto Colombia,

⁶⁵ NICHOLS, Theodore. Op. Cit. P. 120.

a su muelle y a su ferrocarril, la principal puerta de entrada y de salida de Colombia respecto al Mundo. Como dato interesante sobre su intenso movimiento a comienzos del siglo XX se informa que en 1906 Puerto Colombia fue visitado por 326 vapores marinos con un tonelaje de 691.000 toneladas y dos tercios del comercio colombiano llegaban o salían de Barranquilla.”⁶⁶ El gran impacto económico de este ferrocarril a la economía del país consistió en crearle un segundo gran puerto para barcos marítimos y fluviales, y sin los inconvenientes de navegación que el canal del Dique le presentaba a Cartagena. Por eso Barranquilla creció tan rápidamente desde que hubo servicio por esta ferrovía⁶⁷.

En síntesis, con ese ferrocarril Barranquilla se convirtió en el mayor puerto de Colombia, colocándose muy por encima de Cartagena. Esta ferrovía funcionó desde 1871 hasta 1941, por setenta años y es para nuestra consideración una de las obras de infraestructura de mayor impacto a finales del siglo XIX en Colombia, que le

⁶⁶ POVEDA RAMOS, Gabriel. “El primer ferrocarril en Colombia”. Op. Cit.

⁶⁷ BATEMAN, Alfredo. Op. Cit. P. 123.

permitió a Barranquilla consolidarse como la principal ciudad del Caribe colombiano. Además el Ferrocarril de Barranquilla se consolidó también como una obra de impacto nacional, ya que resolvió el problema de Bocas de Ceniza, que hacía casi imposible a los barcos marinos entrar por el río a Barranquilla. Permitió un enlace rápido y barato de los vapores del mar con los buques del Magdalena. Le permitió a Barranquilla convertirse en la ciudad de conexión de Colombia con el mundo, permitiendo traer del exterior mucha maquinaria pesada, la que no se hubiera podido manejar con los rudimentarios sistemas anteriores a 1870; asunto de vital trascendencia para el proceso de modernización económica que vivían algunas de las principales ciudades del interior. Igualmente el Ferrocarril de Barranquilla fue una escuela excelente para ingenieros, técnicos y administradores costeños. Rebajó considerablemente el costo de transportar el café desde nuestras montañas hasta New York y hasta Hamburgo.⁶⁸ Al respecto concluye Nichols afirmando que *el Ferrocarril de Barranquilla, de una*

*extensión de menos de diez y siete millas, puede considerarse como un asunto de poca importancia a la luz de realizaciones de esta índole en Estados Unidos pero su impacto sobre la región que atravesaba y sobre la Republica de Colombia fue abrumador.*⁶⁹

En 1936, cuando se terminaron las obras de apertura y canalización de Bocas de Ceniza y la construcción de un gran puerto artificial en Barranquilla para barcos de todo tipo, de mar y de río, el ferrocarril de Barranquilla a Sabanilla perdió importancia y se vino a menos. En mayo de 1941 el ferrocarril dejó de funcionar, y poco luego, la línea fue desenriada y la banca quedó solamente como carretera. Pero no podemos olvidar que en su momento esta obra fue la primera gran escuela práctica y aplicada de las muchas técnicas de la ingeniería civil y de la ingeniería mecánica que luego fueron implementadas en nuestro país. En suma, el ferrocarril de Barranquilla fue la primera experiencia de transporte ferroviario significativa en Colombia y la primera experiencia modernizadora importante de transporte terrestre en nuestro país.

⁶⁸ POVEDA RAMOS, Gabriel. "El primer ferrocarril en Colombia". Op. Cit.

⁶⁹ NICHOLS, Theodore. Op. Cit. P. 120.

El Tranvía Eléctrico de Medellín.

Desde principios del siglo XX se vivía en América Latina un verdadero furor por los tranvías eléctricos, que significaban en ese momento la tecnología de punta en sistemas de transporte masivo y las principales capitales lo adoptaron como su sistema de transporte urbano fundamental.⁷⁰ En Colombia se vivió también esta pasión por los tranvías y varias ciudades lo adoptaron como el eje de su sistema de transporte urbano. Para el caso de Medellín, la creación de la Empresa del Tranvía Eléctrico estaba en la mente del Concejo y de la elite emprendedora de Medellín desde que se tuvo por primera vez energía eléctrica en 1898, pero esta no sería suficiente hasta la instalación de la Planta de Piedras Blancas en 1921. Ya en 1912, Juan de la

Cruz Posada, gran impulsador de esta obra, le planteaba en un informe al Concejo municipal:

La construcción de tranvías propiamente dichos de la clase que se desee, requiere de rieles fijos en la vía. Los carros que circulan por este medio, especialmente en caso de calles angostas, dan más garantía al público en general, y por lo tanto, estimo que sería preferible, hoy por hoy, para Medellín, la adopción de este sistem.⁷¹

En 1912 el gobernador de Antioquia Clodomiro Ramírez Botero envía un boletín informativo al ministro de relaciones exteriores, manifestándole el interés por construir un sistema de tranvías en este distrito y preguntándole por quien en el exterior estaría interesado en invertir en este proyecto. El ministro Julio Corredor contestó, diciendo que conocía un síndico inglés dispuesto a invertir en la ciudad de Medellín hasta un millón de libras esterlinas en cualquier obra garantizada por el gobierno.⁷² Lo cierto es que el asunto no trascendió hasta 1919 cuando empezaron los estudios que

⁷⁰ ROMERO, Héctor Manuel. Historia del transporte en la ciudad de México: de la trajinera al metro. Ediciones Gubernamentales, México D.F., 1987. CONTRERAS, Leonel. Buenos Aires y el transporte. Ed. Gobierno Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2007. CORRÊA STIEL, Waldemar. História do Transporte Urbano no Brasil. Editora Pini in Brasília, D.F. Sao Paulo, 1984. LEIDENBERGER, Georg. La historia viaja en tranvía. Transporte público y cultura política de la ciudad de México.UAM, México D.F., 2010. HERBST, Judith. The History of Transportation. Major Inventions Through History. Library of Congress Cataloging, Minneapolis, 2006. HENNICK, Louis. The Streetcars of New Orleans. Pelican Publication, New Orleans, 1975.

⁷¹ Archivo Histórico de Medellín. Crónica Municipal. Serie III. Número 7. Febrero 3 de 1912. P. 17.

⁷² Archivo Fundación Antioqueña para los Estudios Sociales. Fondo ACRB 12 1912. Folio 61.

le darían vía libre al proyecto, realizados por el ingeniero extranjero Augusto Wobken, el cual fue aprobado el 7 de junio de 1919.⁷³ Hecho en el que tuvo mucho protagonismo Juan de la Cruz Posada. Así con la creación de la Empresa del Tranvía Eléctrico Municipal, esta pasaba a hacer parte del conjunto de las Empresas Públicas Municipales.⁷⁴

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

La dirección, organización, administración y establecimiento de las siete empresas existentes o en vía de creación, a saber: mercado, matadero, teléfonos, feria, acueducto de Piedras Blancas con tubería de hierro, energía eléctrica (explotada de las dos plantas instaladas, la de Santa Elena y la de Vapor, y construcción y explotación de la

*tercera, la de Piedras Blancas) y tranvía (en construcción) ya.*⁷⁵

Para poner en marcha el proyecto Empresas Públicas Municipales: romper trabajos para la instalación del tranvía, impulsar la obra del acueducto, seguir desarrollando los planes de electrificación y principalmente financiarlos, Juan de la Cruz Posada, inicial superintendente, solicitó un empréstito externo a través de su amistad con el señor Jhon C. McDonald, delegatario de los prestamistas norteamericanos y con el aval del Concejo de Medellín, representado por su presidente Juan B. Arango.⁷⁶

Dos fueron los contratos celebrados con el señor McDonald, apoderado especial de The equitable trust Co. of new york y de los señores G. Amsinck y Co. En el primero, The equitable trust co., poderoso establecimiento bancario, se hacía cargo de la agencia fiscal de unos pagarés municipales redimibles garantizados en oro en tres años y al 6% anual, por dos millones quinientos mil pesos. En el segundo los señores G. Amsinck y Co. de

⁷³ A.H.M. Fondo Concejo. Asuntos Varios. Tomo 335. Folio 340.

⁷⁴ OSPINA, Livardo. Una vida, una lucha, una victoria. Monografía histórica de las Empresas Públicas de Medellín. EEP de Medellín, Medellín. 1966. P. 141.

⁷⁵ A.H.M. Fondo Concejo. Libro de Acuerdos No. 34 y No. 57, del 18 de Febrero de 1920 y 19 de Abril de 1919. Respectivamente, Folios 177-180.

⁷⁶ OSPINA, Livardo. Op. Cit. P. 144.

Nueva York, se obligaron a comprar al municipio todos los mencionados pagarés. Estos contratos se formalizaron con escrituras públicas números 364 y 365 del 7 de febrero de 1920, ante el notario primero del circuito.⁷⁷

Hecho un descuento inicial del 7%, los \$2.325.000 netos, se recibieron así: \$900.000 inmediatamente, \$925.000 en 1920 y \$600.000 en 1921, que serían fiscalizadas aquí por la Casa Comercial de Luis María Botero e Hijos.⁷⁸ Análogamente, la Empresa del Tranvía Municipal, a través del Concejo de Medellín, obtenía de los Bancos de Sucre y Alemán-Antioqueño un empréstito por los primeros 250.000 pesos para emprender la construcción, con un plazo de cuatro años; con un interés del 1% mensual. Préstamo condicionado *exclusivamente a la construcción de un tranvía para este Distrito...*⁷⁹. Contrato suscrito por Agapito Betancur, en su carácter de Personero Municipal y Maximiliano Correa y Adolfo Hartman, en su carácter de gerentes respectivamente, del Banco de Sucre y

del Banco Alemán.⁸⁰ En este orden de ideas, podemos resaltar el carácter mixto de financiación inicial del proyecto del tranvía municipal, es decir, apoyo económico de la banca interna como de la banca externa, esta última que fortalecería posteriormente el desarrollo futuro del tranvía, dentro del contexto histórico que en nuestra historiografía llamamos *la danza de los millones*, cuando el sector público se benefició del crédito externo.⁸¹ Momento del país que Alfonso López Pumarejo denominó *prosperidad a debe*⁸². Circunstancia que fue muy bien aprovechada por la elite política local y en beneficio de la ciudad.⁸³ El proyecto inicial del tranvía eléctrico incluía la construcción de las siguientes líneas:

LÍNEA A: La que partiendo del paraje llamado *Cipriano* siguiendo por las carreteras de Bolívar y Carabobo va a

⁸⁰ A.H.M. Fondo Concejo. Libro de Acuerdos. Acuerdo No. 101 del 22 de Julio de 1919. Folio 314-317.

⁸¹ VERNON LEE, Fluharty. *La danza de los millones: régimen militar y revolución social en Colombia 1930-1956*. El Ancora Editores, Bogotá, 1981.

⁸² OSPINA VASQUEZ, Luis. *Industria y protección en Colombia 1810-1930*. FAES. Medellín. 1979. P. 349-350.

⁸³ A.H.M. Fondo Concejo. Asuntos Varios. Tomo 346. Folios 102-104. Carta enviada por el Concejo de Medellín a J. C. Mac Donald en Nueva York, solicitando empréstito de un millón de pesos para el municipio. Agosto 14 de 1916.

⁷⁷ *Ibidem*. P. 144.

⁷⁸ *Ibidem*. P. 145.

⁷⁹ A.H.M. Crónica Municipal. Serie VIII. No. 249. 1919. P. 6682.

cruzar al Parque de Berrío, de este por la Carrera de Bolívar a la Calle de San Juan; y por esta Calle va a terminar a la fracción de La América.

LÍNEA B: La que partiendo del sitio denominado *puerta inglesa*, sigue por la Calle de Ayacucho hasta la Carrera de Girardot, por esta a buscar la Avenida izquierda de la quebrada Santa Elena, luego cruza al Parque de Berrío, sigue por la Calle de Colombia y va a terminar al puente de este nombre sobre el río Medellín.

LÍNEA C: La que partiendo de la plaza de Sucre va a cruzar el Parque de Bolívar, luego siguiendo por la Carrera de Palacé cruza el Parque de Berrío y va a terminar a la plaza de Cisneros.

LÍNEA D: La que partiendo del Puente de Colombia como derivación de la línea B, vaya a unirse con la línea A en la Calle de San Juan.⁸⁴

A partir de este momento, empiezan a llegar al Concejo solicitudes para la ampliación o construcción de nuevas

líneas, justificando la necesidad del servicio y ofreciendo posibilidades y comodidades para la construcción o extensión de la línea.⁸⁵

Con relación a la pregunta por el origen y qué tipo de tecnología se utilizó en la instalación, abastecimiento y asistencia técnica de todo este proceso, podemos contestar que fue fundamentalmente norteamericana, específicamente newyorkina. El esquema general fue del arquitecto Woeboken, que lo hizo sobre planos de Medellín sin conocer la ciudad y con base en el modelo del tranvía eléctrico que funcionaba en Nueva York; a él se debe el diseño de las primeras rutas. La localización y construcción fue del ingeniero extranjero B. F. Wood, la instalación de la red trolley, es decir todo el entramado de cables de energía que van ubicados a un metro de altura sobre los vagones, la hizo el ingeniero americano Henry D. Macy con la colaboración del técnico local Daniel Salazar; ambos armaron también los vagones que despacho La casa brill newyorkina que

⁸⁴ A.H.M. Fondo Concejo. Libro de Acuerdos. Acuerdo No. 101. 22 de Julio de 1919. Folios 91-94

⁸⁵ A.H.M. Fondo Concejo. Solicitudes. Tomo 370, 1920. Folio 197.

fue la fabricante.⁸⁶ En 1929 se añadió a esta red con rieles, la de buses trolley con llantas, de tecnología inglesa.⁸⁷

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

en los arrabales; rieles del tipo común del ferrocarril, en forma de T.⁸⁸

En los primeros cinco años del tranvía, podemos afirmar que no se presentaba ningún tipo de inconvenientes, hasta el año 1926, cuando debido a una serie de anomalías que se venían presentando con relación al servicio, que podemos llamar problemas de orden operacional, el Concejo optó por aprobar un proyecto de reglamentación del servicio⁸⁹ presentado por la empresa el 18 de marzo y que consistía en lo siguiente:

1. La Empresa presume que todo individuo, por el solo hecho de usar el tranvía, acepta sin restricción alguna, los reglamentos de la Empresa, en cuanto concierne al servicio. Por consiguiente, el individuo que sufiere algún perjuicio en sus intereses, por inobservancia de alguna disposición expresa, no tendrá derecho para exigir indemnización alguna.
2. El motorista es el jefe del carro, y, por lo tanto, sus órdenes deben ser obedecidas por los pasajeros, en todo lo que diga en relación con el servicio.

⁸⁶ BOTERO GÓMEZ, Fabio. Cien años de la vida de Medellín. Ed. Concejo de Medellín. Medellín; 1994. P. 286.

⁸⁷ OSPINA, Livardo. Op. Cit. P. 143. Los primeros buses de ese tipo con capacidad para 36 pasajeros sentados y movidos por motores eléctricos de 50 caballos de fuerza a 600 vatios, se pedían a la casa Ramsomes & Jefferies, de Inglaterra. De estos buses trolley se estableció un servicio a los barrios Los Ángeles y “la Toma”. Resultaron incompetentes dice el profesor Fabio Botero, en Historia del Transporte Público en Medellín, página 27; por ser relativamente pequeños y livianos, ya que no podrían buses pesados de este sistema operar en las pendientes de nuestra ciudad, desaparecieron a mediados de la década del cuarenta. Véase, con relación a este tema, A.H.M. Fondo Concejo. Asuntos Varios. Tomo 571. Marzo de 1928. Folios 68-73.

⁸⁸ Archivo Histórico de Antioquia. Programa descriptivo del tranvía. Folio 808.

⁸⁹ A.H.M. Fondo Concejo. Actas. Tomo 432. Acta No. 30. Marzo 25 de 1926.

3. Todo pasajero debe llevar exacto el valor de su tiquete; el motorista no está obligado a devolver ni a cambiar dinero.
4. El pasajero debe depositar su dinero en la caja registradora, y por ningún motivo entregarlo personalmente al motorista. En caso de que un cliente haga uso de tiquete, deberá depositarlo en la caja especial que se ha destinado para ello.
5. El cupo de cada carro es de 50, pero el motorista está autorizado para recibir hasta 70 pasajeros cuando el movimiento lo exija así.
6. Al llegar al término de un viaje, los pasajeros que deseen regresar en el mismo carro pagarán nuevamente su pasaje, antes de que el motorista admita nuevos pasajeros en el carro.
7. El servicio se prestará desde las 5 AM hasta las 10 PM, sin perjuicio de prolongarlo de acuerdo con las necesidades del tráfico.
8. En caso de un descarrilamiento, o de un daño cualquiera, de que falte la corriente, o de que, por un motivo cualquiera ajeno a la voluntad de la Empresa —y a juicio suyo— uno o más carros no pudieran rendir su viaje completo, los pasajeros desocuparan el carro, siempre que el motorista así lo exija. Cuando sea posible se establecerá el transbordo, pero la Empresa -en los casos en que el transbordo no pueda proporcionarse- no asume responsabilidad alguna. En ningún caso de estos y por ningún motivo, se devolverá el dinero.
9. La Empresa se reserva el derecho de suspender el Viernes Santo de cada año, hasta por una hora, a las tres de la tarde, el servicio del tranvía, en donde quiera que estén situados los carros.
10. No es permitido fumar dentro de los carros, ni escupir en el suelo.
11. No se permite la entrada en los carros a personas que sufran enfermedades contagiosas o visiblemente repugnantes, ni a los que se hallen en estado de embriaguez o de excitación alcohólica.
12. Todos los pasajeros deben guardar buen comportamiento; en caso contrario el motorista está en la obligación de hacer retirar a los que no cumplan esta disposición, sin perjuicio de las sanciones de policía, a que haya lugar.
13. A toda persona que se le compruebe haber depositado alguna moneda falsa, se le obligará a reemplazarla por una moneda legítima. Cuando este caso se repita con un mismo

individuo, el motorista no podrá admitirlo en el carro.

14. Es absolutamente prohibido conversar con los empleados del carro.

15. Solamente se puede subir al carro o bajar de él en los siguientes puntos:

- a. En las estaciones terminales.
- b. En las esquinas de las calles, antes de cruzar las bocacalles, o en los puntos señalados con rojo en los postes o en los muros.

PARAGRAFO: En los casos en que, por circunstancias especiales, el carro no pueda parar en una esquina, el paradero será el lugar más inmediato señalado con rojo. Para que el carro pare, es necesario que se le dé el aviso correspondiente al motorista poco antes de llegar el carro al paradero.

16. Una vez puesto en movimiento el carro, solo se abrirá la puerta para subir o bajar pasajeros en el paradero siguiente.

17. A los pasajeros les es permitido llevar bultos pequeños, siempre que los lleven encima o los puedan colocar debajo de su asiento, sin causar molestias a los demás pasajeros.

PARAGRAFO: Queda terminantemente prohibida la entrada en el carro de artículos explosivos o peligrosos, lo

mismo que de aquellos que, en cualquier sentido, puedan perjudicar o molestar a los pasajeros, tales como ropa sucia y demás artículos repugnantes a la vista o al olfato. No se admite animales de ninguna especie.

20. Está prohibido a los pasajeros:

- a. Entrar en los carros con zamarros o espuelas, o con polainas o botas cubiertas de lodo.
- b. Tocar instrumentos, cantar o hacer ruidos que molesten a los demás pasajeros.
- c. Sacar por las ventanas del carro, mientras esté andando, la cabeza o los brazos, o cualquier objeto que sobresalga del carro.
- d. Acostarse en los asientos.
- e. Penetrar sin permiso en las oficinas, talleres o dependencias privadas de la Empresa.
- f. Colocarse en la plataforma de adelante y en el pasadizo central del carro, mientras haya asientos disponibles y esté desocupada la plataforma de atrás.

Se advierte que nadie debe atravesar por el frente del carro; la Empresa no asume responsabilidad alguna por los perjuicios que se sigan de la inobservancia de lo anterior.

Se advierte al público que a los empleados de la Empresa les está prohibido, mientras estén en ejercicio de sus funciones, desempeñar encargos particulares o recibir propinas para obtener preferencia en el servicio oficial.

Divisas: Todos los carros llevarán las siguientes:

Los que viajan para La América placas rojas; para El Bosque, amarillas; para Buenos Aires, azules; para Robledo, azules y blancas; para Sucre, blancas; para Manrique, rojas y blancas; y para Belén, amarillas y rojas. En la noche llevarán luces de estos mismos colores.⁹⁰

En la gran década del tranvía, la década del veinte, la empresa se distinguía por pagar buenos salarios a sus trabajadores, por ejemplo en 1922 la asignación mensual de cada motorista era de cincuenta y cuatro pesos, ochenta centavos oro, devengados por 264 horas de servicio en el mes, es decir, aproximadamente 9 horas diarias, incluidos los sábados y domingos,⁹¹ cuando el valor promedio mensual para una familia de diez personas era de 11.61

pesos.⁹² Trabajo que era garantizado en sus obligaciones por una fianza de ingreso a la empresa por valor de \$3.000 depositada por el futuro motorista.⁹³ El sueldo de un contador de almacén era de \$110.00 y su ayudante devengaba \$80.00.⁹⁴ Salario que fue elevado en \$5 mensuales por la obligación de dormir todas las noches en el local del almacén.⁹⁵

En la década del treinta, empiezan a aparecer en la historia de la empresa del tranvía los primeros conflictos laborales liderados por el sindicato tranviario que había sido creado dentro del clima de los grandes movimientos obreros de esta época y que exigía aumentos salariales y mejores condiciones de trabajo⁹⁶ a una empresa que ya empezaba a vivir sus

⁹⁰ A.H.M. Fondo Concejo. Asuntos Varios. Tomo 438. Marzo 18 de 1926. Folios 241-244.

⁹¹ A.H.M. Fondo Concejo. Actas. Tomo 384. Acta No. 10. Folio 49.

⁹² DANE. Medellín en cifras: 1675-1975. Bogotá. 1976. P. 141. Encontramos como el valor promedio mensual del mercado para una familia de diez personas de la clase media varió de la siguiente manera de 1920 a 1929: en 1920 era de 13.87 pesos, en 1924 de 12.88, en 1927 de 19.35 y en 1929 17.03.

⁹³ A.H.M. Fondo Concejo. Asuntos Varios. Tomo 582. Folio 19-20.

⁹⁴ A.H.M. Fondo Concejo. Actas del Concejo. Tomo 384. Acta No. 10. Folio 49.

⁹⁵ A.H.M. Fondo Concejo. Actas del Concejo. Tomo 384. Acta No. 189. Diciembre 14 de 1922. Folio 1027.

⁹⁶ A.H.M. Fondo Concejo. Asuntos Varios. Tomo 597. Enero 21 de 1934. Pliego de Sinditránvia. Folio 11-12.

primeras grandes crisis.⁹⁷ El 30 de mayo de 1938 estalla un nuevo conflicto laboral contra la retención del 3% del salario de los trabajadores para la Caja de Previsión Social cuyo servicio es deficiente e inoperante.⁹⁸ En carta de Jorge Hernández, alcalde de Medellín, del 6 de junio de 1938, se envía acta de arreglo con delegados del sindicato, al Concejo.⁹⁹ Este tipo de conflictos y los insatisfactorios rendimientos del tranvía provocan en la empresa una creciente política de despido de trabajadores.¹⁰⁰ A lo anterior se le suma una serie de indemnizaciones pagadas por la empresa por los sucesivos descarrilamientos que ocasionan diferentes daños en la vía pública¹⁰¹ y que engrosan el saldo de pérdidas de la empresa, motivando un ambiente de intolerancia frente a las aspiraciones salariales del sindicato tranviario.

En informe del 31 de diciembre de 1925, a The equitable trust company¹⁰² sobre el valor de cada una de las empresas de Empresas Municipales, se considera el valor del tranvía municipal en \$979.186.63 ctvs. Para 1931 el tranvía contaba con 64 carros en servicio y una extensión de 48 kilómetros de líneas tranviarias.¹⁰³ En informe del administrador del tranvía al superintendente de EPM del 16 de Octubre de 1933.¹⁰⁴ Se insiste en un estado de verdadera emergencia que atraviesa a la empresa en varios aspectos; dice el texto:

*El demasiado trabajo que llevan los carros y el estado de las líneas en que ellos fueron trabajando, así como también el sinnúmero de cambios han contribuido de manera muy especial al deterioro del material rodante hasta llegar a ser hoy casi completamente imposible prestar un buen servicio al público.*¹⁰⁵

⁹⁷ REYES CARDENAS, Catalina. La vida cotidiana en Medellín. Tercer Mundo Editores. Medellín: 1996. P. 24.

⁹⁸ A.H.M. Fondo Concejo. Asuntos Varios. Tomo 662. Folio 35-36.

⁹⁹ A.H.M. Fondo Concejo. Asuntos Varios. Tomo 662. Folio 31-32.

¹⁰⁰ A.H.M. Fondo Concejo. Asuntos Varios. Tomo 721. Diciembre 13 de 1943. Folio 20-22.

¹⁰¹ A.H.M. Fondo Concejo. Asuntos Varios. Tomo 648. Enero 13 de 1937. Folio 55. Tomo 515. Mayo 7 de 1931. Folio 6-13. Tomo 551. Agosto 17 de 1932. Folio 239.

¹⁰² A.H.M. Fondo Concejo. Asuntos Varios. Tomo 438. Folio 66-152.

¹⁰³ VILLA, Marta Inés. Formas de ocupación y apropiación del espacio urbano. Tesis de grado. Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Ciencias Humanas, Medellín, 1993. P. 118.

¹⁰⁴ A.H.M. Fondo Concejo. Asuntos Varios. Tomo 597. Folios 405-414.

¹⁰⁵ A.H.M. Fondo Concejo. Asuntos Varios. Tomo 597. Folio 407.

Agrega el funcionario, que ha venido aumentando de manera notable el poco uso que de los carros hacen los pasajeros, lo que ha motivado una política de rebaja en las tarifas desde el mes de mayo de 1932; pero que en realidad lo que hace falta es una fuerte inyección económica para recuperar la eficiencia infraestructural de la empresa. En 1937 la empresa inicia todo un proyecto de reorganización que consiste en una fuerte reducción de nómina¹⁰⁶ y de reasignación de recursos en las áreas de taller, sostenimiento y administración;¹⁰⁷ que permita cierta acumulación para reinversión en infraestructura. Políticas que fueron un verdadero éxito y que permitieron una reactivación económica de la empresa, que pasó de 8.196 usuarios en 1937 a 10.309 usuarios en 1938.¹⁰⁸ Donde los barrios populares de alta presión, de la media ladera nororiental, Aranjuez y Manrique, seguidos por las “zonas viejas” de Sucre y Buenos Aires; Son los que toman la delantera en el

consumo del servicio en el año de 1938.¹⁰⁹

A finales de la década del treinta, la empresa del tranvía eléctrico de Medellín estaba ya avanzando en su proceso regresivo que implicaba la supresión de rutas y el levantamiento de rieles.¹¹⁰ Su capacidad limitada, así ella en principio tuviera un buen margen. Se trataba de rutas de una sola línea, con apartaderos de *encuentro*, que saturaron esta forma de operación; que hubiera necesitado duplicar la infraestructura, a un enorme costo y casi imposible por el limitado ancho de las vías.¹¹¹ Lo ancho de las vías fue otro punto crucial. Era sobre todo en las calles centrales, vías de 10 y 12 metros de ancho, en un principio de muy bajo uso; pero en la década del 40 de muy alto tránsito. Pero fueron los efectos económicos de alta competencia del transporte público automotor, cuya demanda crecía aceleradamente, la que le

¹⁰⁶ A.H.M. Fondo Concejo. Asuntos Varios. Tomo 662. Junio 14 de 1937. Folios 286-288.

¹⁰⁷ A.H.M. Fondo Concejo. Asuntos Varios. Tomo 662. Folios 295-296.

¹⁰⁸ REYES CARDENAS, Catalina. La vida cotidiana en Medellín: 1890-1930. Op. Cit. P. 24.

¹⁰⁹ BOTERO GÓMEZ, Fabio. Cien años de la vida de Medellín. Ed. Concejo de Medellín, Medellín, 1994. P. 287.

¹¹⁰ GALINDO, Campo Elías. Historia del transporte y su relación con el desarrollo urbano de Medellín. Tesis de grado. Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Arquitectura. Medellín. 1990. P. 63.

¹¹¹ BOTERO GÓMEZ, Fabio. Cien años de la vida de Medellín. Ed. Concejo de Medellín. Medellín; 1994. P. 287-289.

dio el golpe mortal a la empresa del tranvía.¹¹² Primero se intentó subsanar la crisis con la apertura de un nuevo servicio con buses *trolley* entre la plaza de Cisneros y el sector de Los Ángeles, pero el remedio no fue suficiente. Hasta que en 1940 el concejo municipal por acuerdo No. 34 autorizó al alcalde para reemplazar el sistema de tranvías eléctricos por un sistema moderno de buses con motores diesel, con una inversión de \$800.000.¹¹³ Para ello se compraron cuarenta buses en la casa Reo, con motores Buda Lanova, carrocerías Wayne, por un precio individual de \$5.476 dólares en Barranquilla, con una capacidad de 33 pasajeros.¹¹⁴ Los años 1947, 1948 y 1949 representaron pérdidas para la empresa por \$167.851, \$157.788, \$159.466 respectivamente, lo que hacía

de esta circunstancia una situación insoportable para la empresa.¹¹⁵

A mediados del año 1951 ya no existían sino dos líneas, la de Aranjuez y la de Manrique. Las líneas restantes fueron reemplazadas con los modernos buses del municipio. En noviembre de 1951 comenzó el levantamiento de rieles por parte de los presidiarios del circuito judicial en la zona céntrica y por los trabajadores del municipio en la zona barrial¹¹⁶. Sobre esta red de tejido vial que desarrolló el tranvía, se instaló con fuerza, y explotándolo exhaustivamente, el transporte automotor. Las mismas vías por donde circuló el tranvía, dieron alojamiento a su principal contradictor y futuro enterrador, el tránsito automotor.

Los buses (camiones de escalera) podían competir favorablemente con el tranvía, no era debido a que utilizara una tecnología más eficiente, sino a que las condiciones de operatividad, más ágiles y demás cubrimiento, les permitía funcionar y contrarrestar sus limitaciones técnicas.

¹¹² En el Anuario Estadístico de Medellín de 1951 aparece, un incremento notable de los autobuses de pasajeros entre 1947 y 1951, de la siguiente forma: 891 para el año 1947, 1056 para 1948, 1380 para 1949, 1426 para 1950 y 1704 en 1951. Cuadro 129 del texto citado.

¹¹³ VILLEGAS VILLEGAS, Lucelly. Poblamiento y vida urbana en el nororiente de Medellín: 1900-1957. Tesis de Grado. Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Ciencias Humanas, Medellín, 1995. P. 218.

¹¹⁴ A.H.M. Crónica Municipal No. 1187. Noviembre 1 de 1941. Pág. 6193.

¹¹⁵ AFAES. Medellín en Cifras: Ciudad Tricentenaria: 1675-1975. DANE. Bogotá: 1976. P. 246.

¹¹⁶ VILLEGAS VILLEGAS, Lucelly. Op. Cit. P. 218.

La empresa del tranvía venía soportando una competencia injusta en su negocio de movilizar pasajeros, pues a tiempo que debe construir sus carrileras, comprar los terrenos para sus estaciones y demás necesidades, asegurar a su número personal contra todo peligro de accidente y de muerte,¹¹⁷ proporcionarles asistencia médica y hospitalización, pagar sus sueldos de retiro, y sobre todo, asegurar al usuario además del buen servicio, la responsabilidad de las indemnizaciones en caso de accidentes. Las empresas de buses no contribuían con nada para el arreglo y construcción de los pavimentos de las calles que explotan, ni tienen estaciones, ni dan a los empleados los privilegios que les asegura el tranvía, ni tienen sindicato, los costos de su funcionamiento son mínimos con relación a los del tranvía, tienen más posibilidad de crecer en su cubrimiento. Es claro, que los buses tenían una ventaja importante sobre el tranvía: su flexibilidad, que les permitía extender sus rutas a barrios poco densos, en una época en que la forma de urbanización de la ciudad, discontinua y expansiva, hacían decisiva esta característica. Esto es cierto, ya que una

de las principales presiones sobre el tranvía era precisamente la de llevar sus rutas hasta los nuevos barrios populares, lo que la empresa resistía, pues no había suficientes recursos para ello. La historia del tranvía a partir de 1945 está marcada por la agudización de la competencia con las empresas de buses, y será su desenvolvimiento definitivo lo que determinará su desaparición en 1951.¹¹⁸

Con relación al impacto del tranvía eléctrico de Medellín en el proceso de modernización urbana de la ciudad, y especialmente en su impacto en el crecimiento urbanístico, Fabio Botero nos dice que se puede confiadamente asegurar que el tranvía fue el gran *detonado* de la *mancha urbana* de gran ciudad de Medellín, y agrega que *pudo haber existido una gran ciudad sin tranvía, aún con el transporte de tiro animal (coches y carretas) como se vio en Europa; pero para ello hubiera sido necesario conformar una red carretable de muy alto costo, que en 1920, casi era inexistente.*¹¹⁹ La infraestructura del tranvía sobre rieles tenía un costo

¹¹⁷ A.H.M. Fondo Concejo. Asuntos Varios. Tomo 515. Mayo 7 de 1931. Folios 6, 11, 13. Expediente de accidente de un obrero en el tranvía.

¹¹⁸ GALINDO, Campo Elías. Op. Cit. Pág. 63.

¹¹⁹ BOTERO GÓMEZ, Fabio. Cien años de la vida de Medellín. Op. Cit. P. 286.

razonable y además un sostenimiento mucho menos exigente.

Ciertamente, el tranvía en su momento fue el máximo factor dinamizador del proceso urbanístico y del crecimiento de las construcciones en Medellín, que de cinco mensuales en promedio pasaban a ocho el mismo año de su instalación y llegaban a 13 el siguiente.¹²⁰ Por su efecto se elevó el valor catastral de la ciudad y abrió o señaló rutas de tránsito, obró en la demarcación de las zonas comerciales, determinó una multitud de cambios en la vida económica y social de la ciudad. Influyó en el nacimiento y crecimiento de los barrios obreros y de clase media de la periferia,¹²¹ en el florecimiento de la industria y en la buena imagen general de la ciudad. Fue este medio de transporte el gestor de la integración de los lugares periféricos con el centro de la ciudad, gracias a que facilitó la localización de buena parte de la población obrera y de clase media en los sectores más apartados del centro de Medellín. De lado del tranvía marchaban los grandes proyectos de urbanización, diseñados a imagen del

trazado de sus líneas, cambiando la fisonomía de los pasajes rurales en verdaderos barrios de ciudad.¹²² Esta red vial tenía dos puntos máximos de referencia en el centro de la ciudad: el Parque de Berrío y la Plaza de Cisneros. Desde allí salían los coches del tranvía atestados de gente hacia las zonas apartadas, como queriendo inflar una ciudad que se hallaba recogida desde tiempos coloniales.

Consideraciones finales

Durante la primera mitad del siglo XX Barranquilla se consolida como la ciudad de mayor crecimiento demográfico y urbano de Colombia, creciendo a ritmos muy por encima de las otras ciudades colombianas.¹²³ Este fenómeno se puede explicar en parte por lo siguiente: a diferencia de ciudades colombianas como Cartagena o Bogotá, Barranquilla no fue fundada durante la época de la Colonia española. Se registra su asentamiento formal en 1629. Por esta razón la ciudad no celebra su fundación, sino el momento

¹²⁰ OSPINA, Livardo. Op. Cit. P. 140.

¹²¹ A.H.M. Fondo Concejo. Actas de Concejo. Tomo 384. Acta No. 184. Folio 501. Tranvía y Barrios.

¹²² GALINDO, Campo Elías. Op. Cit., P. 53.

¹²³ NICHOLS, Theodore. "El surgimiento de Barranquilla". En Gustavo Bell Lensus (comp.). El Caribe colombiano. Barranquilla. Ediciones Uninorte. 1988.

en el cual fue declarada posteriormente Villa el 7 de abril de 1813. Es una ciudad nacida en cambio del encuentro cultural de pueblos gracias a su desarrollo como puerto fluvial durante el siglo XIX. Desde las últimas décadas de ese siglo, los principales grupos migratorios que han entrado al país, lo hicieron teniendo como destino la ciudad o como puerto de paso hacia el interior del país. Sirio-libanes, alemanes, italianos, españoles, estadounidenses, asiáticos (chinos) y muchos otros extranjeros llegaron a la ciudad por diversas razones. Como todo puerto marítimo, la ciudad se convertiría hacia finales del siglo en la primera meca de la inmigración de pueblos extranjeros hacia Colombia y en particular de árabes del Medio Oriente. La afluencia de árabes hacia Colombia a través de Barranquilla continúa inclusive en la actualidad debido a los eternos conflictos de esa región del mundo. La cultura árabe de confesión cristiana ortodoxa, se integró fácilmente a la identidad mestiza colombiana y contribuyó en todo sentido al desarrollo de Colombia. Debido a que el Medio Oriente estuvo durante el Siglo XIX y hasta la I Guerra Mundial en manos de Turquía, los inmigrantes árabes que llegaban a Barranquilla con pasaportes

turcos, fueron denominados por el común del pueblo como los *turcos*, aunque existen diferencias abismales entre turcos y árabes que, obviamente, la mayoría de barranquilleros de ese época no lograban diferenciaba claramente.¹²⁴

El nombre de Puerta de oro de Colombia, más que una referencia romántica, tiene un significado literal: hasta el desarrollo de la aviación en Colombia, Barranquilla desde finales del siglo XIX y mediados del siglo XX fue la puerta de ingreso al país, por donde entraban y salían los viajeros, las mercancías y todo lo que concerniera a Colombia con el resto del mundo.¹²⁵ La construcción de grandes aeropuertos en las principales ciudades del país no menguó la importancia de una ciudad que crece de cara a uno de los

¹²⁴ FAWCET DE POSADA, Luís. Libaneses, palestinos y sirios en Colombia. CERES. Universidad del Norte. Barranquilla. 1991. POSADA CARBÓ, Eduardo y FAWCET DE POSADA, Luís. “En la tierra de las oportunidades: los libaneses en Colombia”. Boletín Cultural y Bibliográfico. N°29. Volumen XXIX. 1992. P.1-7. VILORIA DE LA HOZ, Joaquín. “Lorica, una colonia árabe a orillas del río Sinú”. Cuadernos de Historia Económica y Empresarial-Banco de la República. N°10. Junio de 2003. P. 1-91.

¹²⁵ SOLANO, Sergio. “Problemas en la fase inicial de la industrialización de la región Caribe colombiana: limitaciones en el desarrollo fabril de Barranquilla: 1900-1934.” Revista Amauta. Barranquilla. N°13. Enero-junio de 2009. P. 105-124.

mares de intercambio comercial más importante del mundo: el Mar Caribe. El hecho que no sea una ciudad de origen colonial, hace que su arquitectura sea preferiblemente republicana y por ello posee una de las muestras republicanas más grandes del país.¹²⁶

Por su característica de puerto, Barranquilla se convierte en una de las ciudades más cosmopolitas de Colombia, recibiendo extranjeros de todas partes del mundo, quienes se asientan en la ciudad, dinamizan la industria y ayudan a hacer de ella una urbe moderna. Sus empresas públicas son las primeras en fundarse en el país y durante la primera mitad del siglo XX son las que mayor cobertura alcanzan, llegando a tener un 100% de cobertura en agua potable, alcantarillado, y un no despreciable porcentaje de cobertura telefónica y eléctrica. En la tercera década Barranquilla era una populosa urbe con todas las características de una ciudad moderna¹²⁷, con una pujante industria y un desarrollo urbanista que la posicionaba con el centro

urbano más importante del Caribe colombiano. Definitivamente, este proceso de construcción de ciudad se explica en parte, por el impacto modernizador del primer dispositivo de transporte ferroviario significativo y de gran trascendencia nacional construido en Colombia: el Ferrocarril de Barranquilla. Dispositivo de transporte que fue fundamental en la consolidación de Barranquilla como el principal puerto de Colombia a finales del siglo XIX y principios del XX.¹²⁸

Medellín en 1900 tenía 60.000 habitantes y era un pequeño poblado de calles empedradas, sin alumbrado público, sin agua potable ni alcantarillado, donde la gente todavía cocinaba con leña.¹²⁹ Bañarse era una diversión semanal más que una actividad diaria y se hacía en las quebradas o en el río.¹³⁰ A finales de la década del veinte la capital de Antioquia contaba ya con 120.000 habitantes, calles pavimentadas por donde circulaban

¹²⁶ CORRADINE, Alberto y MORA DE CORRADINE, Helga. Historia de la arquitectura colombiana. Volumen Siglo XIX. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. 2001. P. 38.

¹²⁷ APRILE-GNISET, Jaques. La ciudad colombiana. Universidad del Valle. 1997. P. 63.

¹²⁸ OSPINA VAZQUEZ, Luís. Industria y protección en Colombia: 1810-1930. FAES. Medellín. 1979. P. 172.

¹²⁹ PAYNE, Constantine Alexandre. "Crecimiento y cambio social en Medellín: 1900-1930". Revista Estudios Sociales FAES, No. 1, 1986. P. 115-158.

¹³⁰ GARCIA LONDOÑO, Carlos E. Niños trabajadores y vida cotidiana en Medellín: 1900-1930. Editorial Universidad de Antioquia, Medellín, 1999. P. 9 y ss.

automóviles y tranvías, un ferrocarril que comunicaba a Antioquia con el resto de Colombia, el barrio Guayaquil; verdadero *puerto seco* donde llegaban personas y personajes de todos los colores. Medellín contaba con aeropuerto, grandes fábricas con miles de trabajadores, alcantarillado, agua potable, salud pública, alumbrado público, servicio de teléfonos, plaza de mercado, matadero higiénico, comercio activo y pujante, un urbanismo dinámico y creciente, es decir, Medellín ya no era la aldea de 1900.

En este proceso modernizador entran en juego diversos factores. En primer lugar, las razones económico-industriales; las actividades y rendimiento del centro minero y comercial decimonónico y las políticas proteccionistas de Rafael Núñez y de Rafael Reyes que posibilitaron el nacimiento de la industria.¹³¹ Del mismo modo, la construcción avanzada de las divisiones Nus y Porce del Ferrocarril de Antioquia, aumentaron la importancia de Medellín como centro urbano y comercial no sólo a nivel local y nacional sino con el comercio exterior, marcando la

iniciación de rupturas en las rutinas urbanas. Este despegue de nuevas actividades generó un crecimiento demográfico inusual a causa de los desplazamientos de habitantes de otros pueblos y de inmigraciones, debidas también a la descomposición del campesinado y a las guerras civiles, que la pequeña ciudad no estaba preparada para recibir como mano de obra asalariada.¹³² El crecimiento demográfico presionó políticas de salud pública, urbanismo, transporte, servicios públicos, planificación urbana, educación y empleo; en el reto a esta encrucijada se comprometió la elite dirigente de Medellín a través de organismos privados como la Sociedad de Mejoras Públicas y de organismo públicos como la Alcaldía y el Concejo de Medellín.¹³³ También es de resaltar el protagonismo asumido por la elite económica antioqueña que supo interpretar a su favor la coyuntura histórica que vivía la ciudad, generando políticas de inversión en aspectos tan importantes para el momento como la

¹³¹ RESTREPO, Libia J. "De aldea a ciudad. La medicalización de Medellín a comienzos del siglo XX". Revista UPB. N° 147. Medellín, 2000. P. 16-38.

¹³² *Ibidem*. P. 22.

¹³³ GARCÍA ESTRADA, Rodrigo de J. El Concejo de Medellín. Protagonista del desarrollo de la capital antioqueña: 1900-1999. Ed. Concejo de Medellín. Medellín. 2000.

industria, el comercio y la propiedad raíz.¹³⁴

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

Observadas sobre un plano las rutas del tranvía, ellas estructuran un sistema radial cuyo centro coincide con el corazón cívico y comercial de la ciudad, las líneas que se orientaban hacia las fracciones eran obviamente más largas que las que articulaban el núcleo central. De conjunto la red tomaba la forma de una estrella, siendo el noroccidente el único punto cardinal hacia donde no se orientaba

ninguna de las rutas como lo podemos constatar en el mapa de Medellín de 1944 donde se visualiza el impacto urbanístico del tranvía.

La elite dirigente de Medellín instaló el tranvía eléctrico de Medellín como un dispositivo técnico diseñado para posibilitar más ágilmente la comunicación y posibilitar la conexión entre el casco urbano central y los sectores periféricos. El tranvía fue un factor importante y muy significativo en todo este proceso modernizador. Como sistema de transporte, el tranvía eléctrico, era el ideal para el momento ya que se adaptaba plenamente a las condiciones topográficas y espaciales de la Medellín del momento sin tanto costo para la administración municipal; lo contrario significaría la construcción de toda una red de carreteras para posibilitar un buen servicio por parte del transporte automotor, en una Medellín hundida espacialmente en su estructura colonial, sin calles y prácticamente comunicada por caminos de herradura. Por eso era más fácil tirar un riel que construir una carretera, por eso se construyó primero el tranvía y luego sobre el tejido vial del tranvía se yuxtapondría el tejido vial del

¹³⁴ BOTERO HERRERA, Fernando. Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses. Editorial Universidad de Antioquia, Medellín, 1996. P. 219 y ss.

parque automotor. En toda esta coyuntura, es necesario resaltar el papel del Estado, en este caso representado por la Alcaldía Municipal y el Concejo de Medellín, como entes dinamizadores y armonizadores de las relaciones de estas tres variables (transporte-economía-demografía); por su función reguladora e interventora. Igualmente el papel de la empresa privada urbanizadora y de las SMP por su entereza en el impulso a este fenómeno de construcción de ciudad.

Con relación a la experiencia ferroviaria en Colombia podemos concluir que los ferrocarriles permitieron la presencia de efectos de crecimiento técnico y científico, que permitieron la aparición en el país de las ingenierías mecánicas, eléctrica y en general toda aquella tecnología de capital humano necesario para la iniciación de un sector industrial en el país. Así como el aprovechamiento y uso de los recursos naturales disponibles. Fue gracias al ferrocarril que en el país se interconectó las diferentes regiones con grandes y trascendentales efectos modernizadores en el plano comercial, industrial y cultural. La red ferroviaria fue el sistema circulatorio que le permitió a Colombia, entre otros

factores, un verdadero despertar de la modernidad.¹³⁵

Estos dos dispositivos de transporte de tracción mecánica, el Ferrocarril de Barranquilla y el Tranvía Eléctrico de Medellín, que en su momento fueron dos grandes obras de ingeniería, se constituyeron en obras de gran impacto modernizador que contribuyeron enormemente al proceso de construcción de ciudad moderna en Barranquilla y Medellín, respectivamente. Fue, en parte, gracias a estos dispositivos de transporte que estos pequeños centros urbanos se convirtieron en polo de desarrollo industrial, financiero, comercial y cultural de la nación colombiana en la primera mitad del siglo XX.

¹³⁵ VIVIESCAS, Fernando Y GIRALDO, Fabio (Comp.). Colombia: el despertar de la modernidad. Foro Nacional por Colombia. Bogotá. 1998.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

Fuentes Primarias

1. Archivo Histórico de Medellín (AHM)

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

2. Fundación Antioqueña para los Estudios Sociales (FAES).

- Archivo de Fuentes Primarias: ACERB. 1912. AJRU. 1930.
- Rev. Medellín en Cifras: 1675-1975. Bogotá. DANE. 1976.

Fuentes Secundarias.

Bibliografía General.

ARIAS DE GREIFF, Gustavo. La mula de hierro. Carlos Valencia Editores. Bogotá, 1986.

APRILE-GNISET, Jaques. La ciudad colombiana. Universidad del Valle. 1997.

ALVAREZ, Guillermo y Otros. Cultura urbana en Colombia. Editorial Etcétera, Medellín, 1993.

- ANTÚNEZ, Luís. Historia del transporte en el Uruguay. Editorial El Galeón, Montevideo, 2002.
- BATEMAN, Alfredo. Desarrollo global de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Imprenta Nacional. Bogotá, 1977.
- BEJARANO, Jesús Antonio. “La Economía.” En Manual de Historia de Colombia. Volumen 2. Bogotá. Procultura. 1982. P. 17-82.
- BERMAN, Marshall. Todo lo sólido se desvanece en el aire: la experiencia de la Modernidad. Ed. Siglo XXI, Bogotá: 1991.
- BONILLA, Heraclio y MONTAÑEZ., Gustavo. Colombia y Panamá: La Metamorfosis de la Nación en el Siglo XIX. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. 2004.
- BOTERO GÓMEZ, Fabio. Cien años de la vida de Medellín. Ed. Concejo de Medellín. Medellín; 1994.
- BOTERO GÓMEZ, Fabio. Historia del transporte público de Medellín: 1890-1990. Editorial Marín Vieco Ltda. Medellín: 1998.
- BOTERO HERRERA, Fernando. Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses. Editorial Universidad de Antioquia, Medellín, 1996.
- CONTRERAS, Leonel. Buenos Aires y el transporte. Ed. Gobierno Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires. 2007.
- CORREA, Juan Santiago. Los caminos de hierro: ferrocarriles y tranvías en Antioquia. CESA. Bogotá. 2010.
- CORREA, Juan Santiago. Inversión extranjera y construcción de ferrocarriles en Colombia: The Panama Railroad Co (1850-1903), História Econômica & História de Empresas, vol XII, núm 1, enero-junio de 2009. Brasil: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, ABPHE, 2009.
- CORRÊA STIEL, Waldemar. História do Transporte Urbano no Brasil. Editora Pini in Brasília, D.F. Sao Paulo, 1984.
- CONDE CALDERON, Jorge. “La industria en Barranquilla durante el siglo XIX”. Boletín Cultural y Bibliográfico N°26. Volumen XXVII, 1990. P. 1-7
- CORRADINE, Alberto y MORA DE CORRADINE, Helga. Historia de la arquitectura colombiana. Volumen Siglo XIX. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. 2001.
- DAUMAS, M. Las grandes etapas del progreso técnico. F.C.E., México, 1983.

- DELGADO RUIZ, Manuel. Ciudad líquida, ciudad interrumpida. Editorial U. de A. Medellín. 1999.
- ECHEVERRÍA, Javier. Telépolis. Ed. Destino. Barcelona. 1994.
- FAWCET DE POSADA, Luís. Libaneses, palestinos y sirios en Colombia. CERES. Universidad del Norte. Barranquilla. 1991.
- FESSENDEN, Otis. History of the Panama Railroad. New York, Harper & Brothers, 1862.
- FISCHER, Thomas. El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos y los límites de la inversión extranjera, Monografías de Administración (Serie Historia del Desarrollo Empresarial), núm. 60. Universidad de los Andes. Bogotá. 2002.
- GARCÍA ESTRADA, Rodrigo de J. El Concejo de Medellín. Protagonista del desarrollo de la capital antioqueña: 1900-1999. Ed. Concejo de Medellín. Medellín. 2000.
- GARCÍA CANCLINI, Néstor. Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad. Grijalbo. México, 1990.
- GALINDO, Campo Elías. Historia del transporte y su relación con el desarrollo urbano de Medellín. Tesis de grado. Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Arquitectura. Medellín. 1990.
- GARCIA LONDOÑO, Carlos E. Niños trabajadores y vida cotidiana en Medellín: 1900-1930. Editorial Universidad de Antioquia, Medellín, 1999.
- GEDDES, Patrick. Ciudades en evolución. Editorial Infinito. Buenos Aires. 1960.
- GEORGE, P. La Era de las Técnicas. Monte Ávila Editores. Caracas. 1975.
- GEORGE, P. La era de las técnicas. Monte Ávila Editores, Caracas, 1975. HABERMAS, J. Ciencia y Técnica como Ideología. Tecnos, Madrid, 1986.
- GOENAGA, Miguel. Lecturas locales. Crónicas de la vieja Barranquilla. Imprenta Departamental, Barranquilla. 1953.
- GONZALEZ ESCOBAR, Luís Fernando. Medellín, los orígenes y la transición a la Modernidad: crecimiento y modelos urbanos: 1775-1932. Escuela del Habitat-Cehap Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, Medellín. 2007.
- HERDENSON, James D. La Modernización en Colombia: los años de Laureano Gómez. 1889-1965. Traducción de Magdalena Holguín. Ed. Universidad de Antioquia, Medellín, 2006.

- HERBST, Judith. The History of Transportation. Major Inventions Through History. Library of Congress Cataloging, Minneapolis, 2006.
- HENNICK, Louis. The Streetcars of New Orleans. Pelican Publication, New Orleans, 1975.
- JARAMILLO, Samuel y CUERVO, Luís Mauricio. La configuración del espacio regional en Colombia. CEDE-Universidad de los Andes. Bogotá. 1987.
- JUNGUITO, Andrea. Historia económica del Ferrocarril del Norte. Tesis de grado. Facultad de economía. Universidad de los Andes. Bogotá. 1997.
- LA TORRE, Gabriel. Francisco Javier Cisneros y el Ferrocarril de Antioquia. Imprenta Departamental. Medellín. 1924.
- LOPEZ, Alejandro. "Barranquilla industrial". Liga de Comercio de Barranquilla. N°69. Barranquilla, 1937. P. 2-14.
- LÓPEZ GONZALEZ, Mauricio. "La prestación de los servicios públicos en Colombia: Dos siglos de avance". Revista ANDESCO. N°20. Separata Especial. Junio de 2010. P. 5-39.
- LEIDENBERGER, Georg. La historia viaja en tranvía. Transporte público y cultura política de la ciudad de México. UAM, México D.F., 2010.
- Mc GREEVY, William Paul. Historia económica de Colombia 1845-1930. Bogotá: Ediciones Tercer Mundo, 1975.
- MAYOR MORA, Alberto. Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia. Banco de la República y El Áncora Editores. Bogotá. 1999.
- MEISEL, Adolfo. "¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?", en A. Meisel y E. Posada, Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? Y otros ensayos de historia económica de la Costa Caribe. Ediciones Gobernación del Atlántico. Barranquilla. 1993.
- MORRISON, Allen. Los tranvías de Bogotá Colombia. Texto Traducido al Español por Marcel Madariaga. Página de Internet. Bajado el 28 de febrero de 2011 a las 16:50 p.m. www.tramz.com/co/bg/t/ts.html
- NICHOLS, Theodore. "El surgimiento de Barranquilla", en Gustavo Bell Lensus (comp.). El Caribe colombiano. Barranquilla. Ediciones Uninorte. 1988.
- NICHOLS, Theodore. Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla. Banco Popular. Bogotá. 1973.

OCAMPO, José Antonio. Colombia y la economía mundial 1850-1910. Bogotá Colombia, Siglo XXI Editores, 1984.

ORTEGA, Alfredo. Ferrocarriles Colombianos. Resumen Histórico. Imprenta Nacional. Bogotá, 1923.

OSPINA VAZQUEZ, Luís. Industria y protección en Colombia: 1810-1930. FAES. Medellín. 1979.

OSPINA, Livardo. Una vida, una lucha, una victoria. Monografía Histórica de las Empresas Públicas de Medellín. EEP de Medellín, Medellín. 1966.

ORTEGA, Alfredo. Ferrocarriles Colombianos. Resumen Histórico. Imprenta Nacional. Bogotá, 1923

POSADA CARBÓ, Eduardo. Una invitación a la historia de Barranquilla. Coed. Cerec-Cámara de Comercio de Barranquilla, Bogotá. 1987.

POVEDA RAMOS, Gabriel. Vapores fluviales en Colombia. Colciencias - Tercer Mundo. Bogotá. 1998.

POVEDA RAMOS, Gabriel. “La Construcción del Ferrocarril de Panamá”. *Dyna*. Noviembre, año/vol. 71, número 143. Universidad Nacional de Colombia. Medellín, Colombia. 2004. P. 1-12.

POVEDA RAMOS, Gabriel. Historia económica de Colombia en el siglo XX. Universidad Pontificia Bolivariana. Medellín. 2005.

POVEDA RAMOS, Gabriel. “El primer ferrocarril en Colombia”. *Revista DYNA*. N° 69. Medellín. Noviembre de 2002. P. 61-73.

POVEDA RAMOS, Gabriel. El telégrafo de Morse. *Revista Universidad de Antioquia*. 1986. P. 81-96.

PAYNE, Constantine Alexandre. “Crecimiento y cambio social en Medellín: 1900-1930”. *Revista Estudios Sociales FAES*, No. 1, 1986. P. 115-158.

POSADA CARBÓ, Eduardo y FAWCET DE POSADA, Luís. “En la tierra de las oportunidades: los libaneses en Colombia”. *Boletín Cultural y Bibliográfico*. N°29. Volumen XXIX. 1992. P.1-7.

RAMÍREZ, María Teresa. “Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía colombiana: 1900-1950” en *Economía Colombiana del Siglo XX*. Bogotá. FCE. 2007. P. 385-452.

RESTREPO, Libia J. “De aldea a ciudad. La medicalización de Medellín a comienzos del siglo XX”. Revista UPB. N° 147. Medellín, 2000. P. 16-38.

REYES CARDENAS, Catalina. La vida cotidiana en Medellín. Tercer Mundo Editores. Medellín: 1996.

CASTILLERO REYES, Ernesto de Jesús. Historia de la comunicación interoceánica del istmo de Panamá. Imprenta Nacional, Panamá. 1939

RIVAS, Ricardo. “Los ferrocarriles en América Latina antes de 1914.” Boletín del Departamento de Historia. N°5. Facultad de Humanidades. Universidad Nacional de Comahue (Arg.). 1984.

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

SALAZAR M, Jaime. De la mula al camión. Apuntes para una historia del transporte en Colombia. TM Editores, Bogotá, 2000.

SOLANO, Sergio Paolo.”Barranquilla a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX”. Revista Amautas. N°4. Barranquilla. 1987. Reproducido por el Suplemento Intermedio del Diario del Caribe, octubre de 1988.

SOLANO, Sergio Paolo. “Problemas en la fase inicial de la industrialización de la región Caribe colombiana: limitaciones en el desarrollo fabril de Barranquilla: 1900-1934.” Revista Amauta. Barranquilla. N° 23. Enero-junio de 2009. P. 105-124.

SOLANO, Sergio Paolo. “Ensayos fabriles y estructura social de Barranquilla a finales del siglo XIX”. Cámara de Comercio. Barranquilla. Vol. XVI. N°161. Enero-marzo de 1989. P. 8-21

SOLANO, Sergio Paolo. “Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla en la primera mitad del siglo XIX”. Boletín Cultural y Bibliográfico N°21. Volumen XXVI, 1989. P. 1-8

ZAMBRANO, Milton. El desarrollo del empresariado en Barranquilla 1880-1945 Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico. Barranquilla. 1998.

ZULETA, Luis Alberto. ¿Por qué no han sido exitosos los ferrocarriles en Colombia? Universidad Externado de Colombia. Bogotá. 2001.

VASQUEZ ZORA, Luís Fernando y VILLALBA STORTI, Paolo. Medellín, ciudad fragmentada. Modernidad, comunicación y cultura en la contemporaneidad. Ed. Fundación Universitaria Luís Amigó. Medellín. 2008.

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

VILLA, Marta Inés. Formas de ocupación y apropiación del espacio urbano. Tesis de grado. Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Ciencias Humanas, Medellín, 1993.

VILLEGAS VILLEGAS, Lucelly. Poblamiento y vida urbana en el nororiente de Medellín: 1900-1957. Tesis de grado. Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Ciencias Humanas, Medellín, 1995.

VILORIA DE LA HOZ, Joaquín. “Banco de la Republica en Barranquilla: 1923-1951”. Cuadernos de Historia Económica Empresarial. N° 6. Banco de la Republica. Cartagena. 2006. P. 5- 80.

VILORIA DE LA HOZ, Joaquín. “Lorica, una colonia árabe a orillas del río Sinú”. Cuadernos de Historia Económica y Empresarial-Banco de la República. N°10. Junio de 2003. P. 1-91.

VIVIESCAS, Fernando Y GIRALDO, Fabio (Comp.). Colombia: el despertar de la modernidad. Foro Nacional por Colombia. Bogotá. 1998.