

LA LAMENTABLE HISTORIA DEL TRANVÍA DE ORIENTE

The unfortunate history of the Tram of the East

Por: José Alvear Sanín⁴²

Resumen: La escasa fuente documental sobre el Tranvía de Oriente hace necesario un estudio a partir del trabajo monográfico realizado por Indira Dayana Sánchez Torregrosa, en un texto que abre la puerta a un tema olvidado en el departamento de Antioquia y en la historia vial del país. Sin embargo, es preciso ahondar en temas que no aborda el autor y que pueden complementar el trabajo de Sánchez Torregrosa y que toma la investigación a partir del transporte de Antioquia en 1923, con la llegada del tren a Medellín. Esto, con el objetivo de encontrar la fuente que nos aclare las dificultades por las cuales el Tranvía de Oriente fue un proyecto que no se pudo lograr y fue poco relevante para la historia del transporte y la infraestructura vial del país, y el porqué de su poco o casi ningún registro documental. El texto amplía un poco sobre temas tan importantes como fue la constitución de la empresa (ETO), la financiación del proyecto y ejecución de la obra del Tranvía de Oriente y su posterior demanda por el municipio de Medellín. Ese libro es bien interesante. Su autora consultó publicaciones oficiales del Senado, la Asamblea de Antioquia y el Concejo de Medellín, pero tuvo que depender fundamentalmente de los periódicos de la época, El Colombiano, El Correo Liberal, El Correo de Colombia y El Correo de Oriente. Tengo especial aprecio por la obra de la doctora Sánchez Torregrosa, sin la cual mi curiosidad por el famoso tranvía no se habría reavivado, pero considero conveniente complementar su valioso estudio, con temas que ella no toca.

Palabras clave: Tranvía de Oriente, Transporte público, Obras Públicas, Transporte de Antioquia.

42. Escritor, columnista y editor. Miembro de número de la Academia Antioqueña de Historia.

Abstract: The scarce documentary sources of the Tranvía de Oriente make necessary to review the monographic work carried out by Indira Dayana Sánchez Torregrossa, in a book that discovers forgotten facts about a transport enterprise in Antioquia. However it is convenient to delve into issues that Ms. Sánchez Torregrossa does not address to complement her findings. Her book expands a little on such important themes as the constitution of the company, the financing of the project and the construction of the track and the lawsuit of the Medellín municipality against the company. That work is very interesting. The author consulted official publications of the Senate, the Assembly of Antioquia and the Medellín city Council. But had to rely fundamentally on the newspapers of the time, *El Colombiano*, *El Correo Liberal* y *El Correo de Oriente*, but ignores important publications during the operation of that enterprise and the senatorial debates where widespread corruption and bribes were denounced. This article deals with the research carried by its author in La Ceja archives and his findings that widens the knowledge about that unfortunate chapter in the transport industry involving public funds.

Key words: Tranvía de Oriente, public transport, corrupción, Antioquia.

Cuando escribía la *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia 1492-2007*, voluminoso trabajo de 619 páginas, por encargo del Ministerio de Transporte, dirigido por un excepcional servidor del país, Andrés Uriel Gallego Henao, hube de omitir lo referente al Tranvía de Oriente, porque no encontré huellas de su historia en los archivos del Ministerio y porque las referencias sobre esa obra eran mínimas.

Alfredo Ortega fue jefe de la Sección de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas entre 1905 y 1914, y luego, entre 1919 y 1930, fue secretario técnico de ese despacho. En 1923 publicó la primera edición de un libro fundamental, *Ferrocarriles Colombianos*, de obligada consulta para todos los que nos hemos ocupado de la accidentada historia de las ferrovías colombianas. Lo único que allí dice Ortega es que por ese año se pensaba construir un tranvía entre Bogotá y Chipaque, sin ninguna información adicional. Este tranvía, supongo inspiró el proyecto del Tranvía de Oriente, que ese mismo año comenzó a gestarse en Medellín.

Ortega se jubiló en 1930 y en 1932 publicó la 2ª edición de su obra, cuando ya el Tranvía de Oriente acusaba todas las falencias de que vamos a tratar. Sin embargo, Ortega únicamente le dedica poco más de la mitad de la página 261. Allí solo nos indica 1. Que ha llegado a Marinilla y Rionegro. 2. Que había recibido hasta 1929 \$ 900.000= en bonos de la Nación y que en 1930 recibió otros \$ 90.000=. 3. Que la Ley 69 de 1926 aumentó la subvención a \$ 20.000= por kilómetro construido, y que por Resolución del 12 de noviembre de 1929 se nombró a Rafael Agudelo como ingeniero interventor.

A continuación, Ortega nos informa sobre un tranvía entre la cabecera de Girardota y la estación vecina del Ferrocarril de Antioquia, cuya construcción se inició en 1927, para un trayecto de 1.800 metros, y que recibió \$ 8.141= de subvención nacional, pero nada nos dice acerca de si esa obra se concluyó. Gracias al doctor Juan José Gómez se pudo averiguar en el Centro de Historia de Girardota que ese tranvía funcionó unos pocos años.

El ingeniero Alfredo Bateman, quien fue durante largos años secretario general del Ministerio de Obras Públicas, en su libro *La Ingeniería y las Obras Públicas en Colombia*, en la página 184 le dedica apenas siete renglones al Tranvía de Oriente, pero en ellos se equivoca tres veces, porque afirma 1. Que después de llegar a la Ceja del Tambo continuaba hasta Rionegro. 2. Que cesó sus servicios en 1935, y 3. Que lo hizo “innecesario”, en 1935, la Carretera de Oriente, pensando quizás en la de Santa Elena, ruta diferente que empezó a operar en 1928.

Mi admirado amigo, el doctor Gabriel Poveda Ramos, en su monumental obra *Carrileras y Locomotoras: Historia de los Ferrocarriles en Colombia*, de 711 páginas, apenas dedica, en la 555, veinticuatro renglones al Tranvía de Oriente, pero se equivoca dos veces: 1. Dice que los rieles se retiraron en 1928, pero que llegó a Marinilla en 1930, y 2. Afirma: “la potencia de los motores eléctricos, que movían cada carro, permitió darle a la línea pendientes fuertes como el 4 % (...)”, cuando los carros del tranvía consumían solo gasolina.

Al llegar a este punto se me dirá que no vale la pena ocuparse de una obra de tan poca importancia, a juzgar por lo escueto y lo incorrecto que de ella dicen autoridades indiscutibles como las anteriores, cuyas equivocaciones son explicables por la desaparición (¿fortuita o dolosa?) de los archivos de la empresa.

Al contrario, el Tranvía de Oriente fue muy importante en la Antioquia de hace casi un siglo, no solo como ilusión, empresa inviable y escándalo por la malversación de sumas enormes (para la época), tanto de la Nación como de los municipios que fueron sus accionistas.

Afortunadamente, un trabajo reciente nos permitió acercarnos a este tema, prácticamente olvidado. El premio IDEA a la investigación histórica 2006 fue otorgado a Indira Dayana Sánchez Torregrosa por *El Tranvía de Oriente, una ruta imaginada hacia el Magdalena (1924-1942)*.

Ese libro es bien interesante. Su autora consultó publicaciones oficiales del Senado, la Asamblea de Antioquia y el Concejo de Medellín, pero tuvo que depender fundamentalmente de los periódicos de la época, *El Colombiano*, *El Correo Liberal*, *El Correo de Colombia* y *El Correo de Oriente*, porque ella afirma:

Si bien se encuentra información sobre la empresa mientras existía en sociedad con el Municipio de Medellín, quizá lo más desalentador corresponde al tiempo en que ya no eran socios, y entonces: ¿Dónde está el archivo de la empresa del Tranvía de Oriente después de su desvinculación del Municipio [de Medellín]?

Como la demanda del Municipio de Medellín contra la empresa del Tranvía de Oriente (ETO) se presentó el 2 de julio de 1927, esa extraña desaparición de los archivos dificulta la investigación histórica.

Tengo especial aprecio por la obra de la doctora Sánchez Torregrosa, sin la cual mi curiosidad por el famoso tranvía no se habría reavivado, pero considero conveniente complementar su valioso estudio, con temas que ella no toca como: 1. El análisis detenido de las relaciones entre el Municipio de Medellín y la ETO. 2. La trayectoria del gestor de la obra, don Román Gómez Gómez. 3. El contexto político durante el desarrollo del Tranvía. 4. Las denuncias que ocasionaron el final de la carrera del señor Gómez Gómez. 5. La repercusión desfavorable en las finanzas de los municipios del Oriente antioqueño, y 6. La liquidación de la empresa.

Sea este el momento para manifestar extrañeza por la omisión de toda mención del Tranvía de Oriente, salvo por una foto en la p. 130, en un bellissimo libro desde el punto de vista gráfico, pero notoriamente superficial y farragoso, aparecido en 2014, *De caminos y autopistas - Historia de la infraestructura vial en Antioquia*, encomendado por la Gobernación de Antioquia a EAFIT. Después de la aparición del libro de la Dra. Sánchez Torregrosa, ignorar la historia de la ETO es inexcusable, pero ¿qué se le puede pedir a una obra que despachó la historia del Ferrocarril de Antioquia en seis páginas! Pero antes de ocuparnos de esos puntos, vale la pena hablar del transporte por esos años.

I. El transporte en Antioquia en 1923

La llegada del primer tren a Medellín, en 1914, dinamiza sin duda la economía del departamento. El café del Suroeste llega a Medellín gracias al Ferrocarril de Amagá, a partir de 1918, para seguir por el Ferrocarril de Antioquia hasta el Magdalena. Este ferrocarril facilita la importación de maquinaria para la industria que empieza a desarrollarse, pero en el resto del territorio las condiciones siguen siendo primitivas. La arriería sigue siendo el medio de comunicación entre la capital y casi todos los municipios.

En 1922, el Director Nacional de Carreteras contabilizó por primera vez el parque automotor. Hasta ese año, al país habían ingresado 1.333 automotores. No está discriminada esta estadística por departamentos y en el Mapa de Carreteras aptas para el Tránsito Automotor (1924), en Antioquia solo aparece una entre Medellín y Sonsón, que escasamente era una pobre trocha.

Salir en automóvil del Valle de Aburrá hacia el Oriente apenas fue medianamente posible a partir de 1928, cuando se dio al servicio la carretera de Santa Elena hasta Rionegro. De allí a Marinilla, El Carmen o La Ceja, los automotores se aventuraban de tarde en tarde, por azarasas trochas despertando la admiración de las gentes.

Bajar de La Ceja a Medellín, por ejemplo, por caminos de herradura, difícilmente se lograba en un día. En 1921, los concejos municipales de este municipio y Sonsón, Abejorral, Nariño, La Unión y El Retiro, solicitaron a la Asamblea Departamental la construcción de la carretera a partir de El Poblado. Sin embargo, el tema de la carretera, pasó a un segundo plano cuando en 1924 se organizó la ETO, que prometió a todos esos municipios la llegada de los rieles.

Pero para 1932, cuando el fracaso del tranvía ya era inocultable, la famosa carretera volvió a convertirse en algo prioritario. Incluso el Concejo de La Ceja decidió auxiliar al Departamento con \$ 18.000= para dicha vía, pero esa partida tampoco pudo hacerse efectiva.

Antes de seguir adelante, conviene convertir los pesos de los años veinte en actuales. Es un ejercicio que raras veces se hace en los libros de historia y por eso sus lectores no se forman una idea plena de la realidad en esos momentos.

Aprovecho para agradecer al profesor Guillermo Maya Muñoz, de la U. Nacional, quien me ha suministrado la serie del valor histórico del peso entre 1925 y 2014, que indica que un peso del primero de esos años equivale a \$ 15.252 de 2014. Sin embargo, no sobra advertir que esas equivalencias apenas son indicativas y deben tomarse con prudencia.

II. Román Gómez Gómez

Fue don Román Gómez, como se le conoció, un habilísimo político. Nació en Marinilla en 1879. Estudió con los jesuitas y en la U. de Antioquia se recibió como abogado. En 1910, de 31 años, participó en la Asamblea Nacional que reformó la Carta de 1886. En 1914 llegó por primera vez a la Asamblea Departamental. En 1916 y 1917 asistió a la Cámara de Representantes y siempre fue diputado entre 1914 y 1936. Eso no le impidió ser senador en los periodos 1923-27 y 1931-1935, porque en esos tiempos el Congreso sesionaba 150 días, a partir del 20 de julio y en el primer semestre lo hacían las asambleas, en las cuales podían participar los congresistas.

Escribió los libros *Salinas marítimas (1921)*, *Colombia: su deuda exterior en 1925*, *Colombia: sus Finanzas en 1926*; *Antioquia: sus Finanzas en 1925*.

Marinilla, Santuario, El Carmen de Viboral, Sonsón y La Ceja del Tambo, eran municipios totalmente conservadores, mientras Rio-negro y El Retiro eran liberales.

Román Gómez se convirtió en jefe único e indiscutible del Partido Conservador en el Oriente antioqueño, donde los concejos homogéneos seguían sus orientaciones. A escala departamental, pronto se hizo notoria la corriente “romanista”, contrapuesta a un cierto notablato

medellinense dentro del partido. Los alcaldes de Medellín, entre 1924 y 1926 (Nicanor Restrepo, Alfonso Vieira Jaramillo, Rafael Restrepo M. y Nicolás Vélez) y la mayoría de los concejales conservadores en ese bienio lo respetaban como uno de los jefes del partido.

III. Concepción y promoción del Tranvía de Oriente

A partir de 1923, don Román concibe el Tranvía de Oriente como obra redentora de los municipios de su fortín político y como medio de transporte para llevar a Medellín abundantes cosechas que habrían de rebajar el precio de los alimentos al combatir la carestía ocasionada por insuficiente oferta. A tan loables propósitos se añadían los siguientes en los términos de un prospecto anónimo de esos días, pero inspirado por él:

En el año de 1923, con gran visión empresarial y de progreso se fundó la Empresa del Tranvía de Oriente, que asoció a los municipios de Medellín, Marinilla, La Ceja, Cocorná, El Peñol, Granada, El Carmen, Guarne, San Vicente, San Carlos, Guatapé y El Santuario. El mayor impulsor de esta obra fue don Román Gómez, político de Marinilla, quien actuó como Apoderado general del proyecto, que tenía como propósito central vincular, por medio de un tranvía, todos los municipios de las regiones orientales y del sur de Antioquia, y el norte del Departamento de Caldas con el río Magdalena. Y unir el Ferrocarril de Antioquia, en Puerto Libano y La Dorada, con los ferrocarriles de Cundinamarca, el Tolima y el Pacífico, cruzando el territorio de tres departamentos.

Esta Asociación de municipios es de carácter eminentemente público que no tiene otra aspiración que la de fomentar la riqueza nacional y el progreso de la república...No patrocina ningún interés particular y los municipios que la forman no tienen otro empeño que el salir del aislamiento en que vegetan y fortificar el espíritu de unidad nacional.

Los periódicos de Medellín se deshacían en loas de un proyecto del que tanto se esperaba para el desarrollo y la prosperidad del Oriente y de toda Antioquia, sin dejar de pregonar sus beneficios para todo el país.

No era, sin embargo, gratuita esa “proyección nacional para ese Tranvía”. Sin ella sería imposible obtener la subvención nacional, como se verá luego; y a nivel departamental, no solo se consolidaba el conservatismo en el Oriente sino que este dizque se uniría al Magdalena siguiendo la ruta histórica de la arriería: Nare - Canoas - Guatapé - Peñol - Marinilla - Guarne - Medellín, que había caído en desuso desde cuando se completó el Ferrocarril entre Puerto Berrio y la capital del departamento.

Con esa euforia propagandística, progresista y regionalista, nadie se preguntaba qué sentido podría tener otra ferrovía al Magdalena.

Por otro lado, los 300 kilómetros de rieles de que hablaban a partir de 1923 los promotores del Tranvía, eran algo tan fantástico como absurdo. El país entonces contaba apenas con 1.481 kilómetros de primitivos caminos de hierro, que se habían construido en su mayor parte por concesionarios abusivos, gracias a generosas subvenciones por kilómetro terminado, que con frecuencia superaban los costos reales de los trayectos.

Cuando se empieza a promover el Tranvía de Oriente, todavía imperaba el esquema de concesiones subsidiadas por leyes y por ordenanzas. Habrá que esperar la administración de Pedro Nel Ospina para terminar, modernizar o construir ferrocarriles directamente por el estado, que invertirá en ellos \$ 13.8 millones de los \$ 25.2 de la indemnización por Panamá.

Para una primera etapa solamente hasta Guarne, Marinilla, Rio-negro y La Ceja, se consideró que el costo del Tranvía sería de un millón de pesos y que se financiaría así:

- 35 % procedentes de subsidio nacional
- 35 % procedentes de subsidio departamental
- 30 % por la suscripción de acciones por parte de los municipios del Oriente y el de Medellín.

Si un millón de pesos de esa época equivale a quince mil y pico millones de hoy, la ETO era una empresa descomunal para entonces.

El presupuesto nacional de 1924 sumaba 42'965.902=.

Los presupuestos municipales por esos días eran irrisorios. El de La Ceja era de \$ 13.600=; similar a los de los otros pueblos del Oriente antioqueño.

La penuria de la Nación era tan aterradora como la de los departamentos. Con frecuencia los sueldos oficiales se pagaban con atraso; en más de una ocasión, a los maestros se los remuneraba con botellas de aguardiente, para que ellos las cambiasen por víveres en las tiendas.

En ese clima, ¿cómo levantar un millón de pesos para esa empresa? Pero don Román —insigne intrigante— como senador conseguiría la Ley aprobatoria de la subvención nacional del 35 % (350.000=); y don Román, como diputado en ese mismo periodo, conseguiría la subvención departamental del 35 % (otros 350.000=), y don Román, como cacique regional, obtendría la suscripción de acciones de todos los concejos municipales conservadores, incluyendo el de Medellín.

No olvidemos que en Bogotá, la promoción de la empresa se hacía para presentarla como obra de alcance nacional porque empalmaría con los ferrocarriles del Oriente y el Sur del país, completando la red ferroviaria nacional.

IV. Se constituye la empresa

El proyecto avanzó rápidamente entre 1923, con amplia propaganda y promoción, y el 18 de noviembre de 1924, cuando se firmó la escritura 2464 en la Notaría 1ª de Medellín, para constituir la empresa del Tranvía de Oriente. El punto 1º determina los trayectos previstos, establece el capital de la empresa y compromete

habilidosamente al Municipio de Medellín para que en la práctica sufrague la totalidad de la obra, si no alcanzan las otras fuentes. Vale la pena leerlo.

PRIMERO - Que entre los Municipios expresados se ha celebrado el siguiente contrato en desarrollo de la Ordenanza 19 de 1923 y de las Leyes 56 de 1922 y 66 de 1923, para la construcción de un Tranvía Intermunicipal por la Carretera de Oriente, que se sujeta a las disposiciones de dichas Leyes y Ordenanza, y que; partiendo “del Barrio Manrique, desde el ramal que existe allí del Tranvía Municipal de Medellín, vaya a Guarne y de Guarne a la cabecera del Municipio de Rionegro, donde se bifurcará simultáneamente en dos ramales, uno que va al alto de Cocorná, pasando por Marinilla y Santuario, y otro que vaya a La Ceja. Terminado este primer trayecto troncal, se construirán ramales, así: Uno, al Peñol, Guatapé, Alejandría, San Rafael, y San Carlos; uno al Carmen, uno, por la Unión, a Sonsón; uno a Abejorral, uno al Retiro, uno a San Vicente, uno a Granada, y la construcción del Tranvía se hará de acuerdo con las disposiciones de las Leyes y de la Ordenanza sobre la materia. El capital para la Construcción lo forman el treinta y cinco por ciento (35 %) de subvención nacional; el treinta y cinco por ciento (35 %) de subvención departamental, y las partidas siguientes, aportadas por los Municipios que entran en este convenio así:

- La Ceja, treinta mil pesos oro \$ 30.000
- Marinilla, veinte mil pesos oro \$ 20.000
- Santuario, veinte mil pesos oro \$ 20.000
- Cocorná, veinte mil pesos oro \$ 20.000
- Peñol, veinte mil pesos oro \$ 20.000
- Guarne, cinco mil pesos oro \$ 5.000
- El Carmen, diez mil pesos oro \$ 10.000
- San Carlos, cinco mil pesos oro \$ 5.000
- Granada, cinco mil pesos oro \$ 5.000

Los municipios restantes indicarán las cuotas que aportan, o ceden a Medellín el derecho de construirlo de acuerdo con las disposiciones vigentes. Medellín contribuye para la construcción con el

capital que falte para llenar los presupuestos. Para emprender la obra sin demora, Medellín suministrará el dinero que vaya exigiendo la construcción.

Con el fragmento en bastardillas se observa la maniobra que muy pronto va a ocasionar la demanda de Medellín contra la ETO.

A continuación, aparecen los estatutos, pero no se establece la naturaleza jurídica de la sociedad, que más tarde será considerada como una asociación de municipios, figura vaga y entonces no regulada legalmente, por lo cual, escapará realmente a un control fiscal efectivo.

V. Aportes de capital

Al tenor de la escritura el capital estará formado por \$ 350.000= de una subvención nacional aún no decretada, \$ 350.000= de una subvención departamental no decretada, y de \$ 300.000= en acciones suscritas pero no pagadas por los municipios que conformaban la empresa.

Hasta donde hemos podido averiguar, el único municipio que entregó dinero para pagar sus acciones fue el de La Ceja, pero a todos los del Oriente se les expidieron acciones de un valor nominal de \$ 1.000=.

En esas condiciones, los municipios del Oriente quedaron con 135 acciones y el Municipio de Medellín, en el limbo, porque para hacer posible el comienzo de la obra, Medellín prestó a la ETO la suma de \$ 164.000=, pero no recibió los títulos correspondientes a 164 acciones, que le hubieran dado el control efectivo de la sociedad.

Para poder prestar esa suma a la Empresa del Tranvía, el Municipio de Medellín tuvo que endeudarse en \$ 200.000=, de los cuales sacó los \$ 164.000= que entregó para iniciar labores.

Empezó así la sociedad. La junta la presidía el concejal de Medellín Luciano Restrepo Isaza; como gerente fue designado el Sr. Antonio Mauro Giraldo, que más tarde acompañará, como senador, a Román Gómez en esa Cámara.

VI. Arranca la obra

Con los dineros suministrados por Medellín empezó la construcción de una obra que no disponía de estudios técnicos ni financieros. Lo único que tenía era el nombre de *tranvía*, pero realmente no iba a serlo, y un presupuesto “tentativo” de \$1'000.000= para realizar lo previsto en el punto 1° de la escritura que acabamos de citar.

A partir de 1921, funcionaban en Medellín varias líneas electrificadas de tranvía, pero para el “Tranvía de Oriente” se resolvió operar con camiones de gasolina, a los cuales se adaptaron ruedas de acero para rodar sobre rieles.

Esta increíble solución montañera (paisa) iba a significar el fracaso seguro de la empresa. Sus servicios serían siempre inadecuados e incómodos; los viajes, lentos; la puntualidad, mínima; los frenos, insuficientes para detener correctamente los vehículos en las pendientes; y la capacidad para transportar pasajeros y carga, muy reducida.

El Municipio de Medellín esperaba cambiar su préstamo por 164 acciones para controlar la sociedad totalmente. Al principio se convino en que Medellín, a través de sus Empresas Públicas, se encargaría del tendido de rieles, del manejo técnico y de la administración de la Empresa.

Esa decisión era razonable, y en pocos meses los rieles avanzaron 17 kilómetros a partir de Manrique hasta La Sierra, donde llegaron el 27 de enero de 1925. Entretanto, don Román obtenía los instrumentos legales que otorgaban las subvenciones nacional y departamental a la Empresa.

VII. Medellín es despojado de la dirección técnica...

El 13 de octubre de 1925, nueve días antes de expirar su periodo, el Concejo de Medellín aprobó una extraña Resolución para “resolver el contrato entre Medellín y la ETO, quedando así el control de la Empresa, los trabajos de la misma, su dirección técnica y sus reglamentos, a cargo de una entidad ajena a toda intervención del Municipio (...), y ello, a pesar de que Medellín era el dueño de la mayor parte de la obra” (p. 7 del Informe de Comisión presentado al Concejo de Medellín en agosto 22 de 1927).

VIII. ... y de su condición de accionista mayoritario

Antes de esa Resolución de octubre 13 de 1925, el Municipio de Medellín tenía previsto convertir los \$ 164.000= prestados a la ETO en 164 acciones de esa sociedad, pero el nuevo Concejo (periodo 1926-27) tendría que enfrentar una extraña maniobra, mediante la cual se le privó de la mayoría accionaria y de la correspondiente mayoría en la junta de la ETO, porque sorpresivamente, el Municipio de San Vicente, quizá el más pobre del Oriente, resolvió suscribir 50 acciones de la ETO, que sin necesidad de pagar, le fueron inmediatamente expedidas. A continuación se notificó al Municipio de Medellín que, como todavía no había suscrito las acciones, ahora solo podría optar por suscribir 114.

Al quedar sin el manejo de la sociedad y sin posibilidad de tener la mayoría de las acciones, como había sido previsto inicialmente, Medellín optó por reclamar el pago de su acreencia con los correspondientes intereses.

IX. La ETO toma un empréstito con una casa belga

Excluido Medellín administrativa y técnicamente, la ETO procedió a contratar un préstamo por £ 100.000= con la firma Evrar Havenith, de Amberes, equivalentes a \$ 500.000= colombianos,

negocio plasmado en la escritura 3251 de diciembre 1° de 1926, de la Notaría 2a de Bogotá, celebrado entre Román Gómez Gómez en nombre y representación de la ETO, y Eduardo López Puma-rejo y Juan Dumont, en representación de la firma belga. En ese instrumento, la Empresa declara que ya ha completado 27 kilómetros y que se compromete a llegar a 100 kilómetros de vías, y para garantizar sus obligaciones, pignora las subvenciones a medida que le sean entregadas e hipoteca la vía y los demás bienes de la sociedad.

Años después se supo que los prestamistas habían reconocido al Sr. Román Gómez Gómez una remuneración del 4 % de la suma del empréstito y que la ETO le había ofrecido una finca de \$ 40.000=. ¡Ahora estas cosas las llaman “comisión de éxito”!

X. Medellín demanda al Tranvía de Oriente

La ETO, con la maniobra de San Vicente, no solo había eliminado el control de la sociedad por parte de Medellín, sino que tampoco le pagaba los \$ 164.000= que le adeudaba, pero además apareció otro grave problema, porque en la escritura de constitución se decía que “Medellín contribuye para la construcción con el capital que falte para llenar los presupuestos. Para emprender la obra sin demora, Medellín suministrará el dinero que vaya exigiendo la construcción”, como hemos visto por lo transcrito en bastardilla, del punto 1° de la escritura de constitución de la ETO.

Esta sería una obligación exorbitante y sin límite en el tiempo, a favor de una empresa de donde se le había excluido y que, además, no cumplía con la obligación de devolver la suma que el Municipio de Medellín le había prestado.

El Concejo elegido a finales de 1925 (para el periodo que iba hasta el 22 de octubre de 1927), también era de mayoría conservadora, pero no romanista. La corporación hizo varios intentos de llegar a un acuerdo con la ETO, pero todos resultaron

infructuosos. El 17 de marzo de 1927, el Sr. Tomás Londoño, quien había representado a Medellín en la ETO, presentó un detallado informe al Concejo sobre la mala gestión de esa sociedad, del cual destaco:

(...) comercialmente hablando, va a ser un buen negocio para los Municipios accionistas, pues, a mi entender, ésta será dentro de poco tiempo una Empresa muy productiva, si se la administra debidamente por personas versadas en el manejo de esta clase de obras y que estén debidamente preparadas para darle el ensanche, organización y administración que requiera y que reclama, puesto que hoy cuenta con grandes cantidades de dinero disponibles, procedentes de empréstitos y de subvenciones ya pagadas, y además, con leyes y ordenanzas que la han puesto en magníficas condiciones para su próximo desarrollo. Desgraciadamente, señor Presidente, esta Empresa ha venido marchando malamente administrada, debido, especialmente, a la falta de buena organización de los distintos elementos que la componen y en los trabajos que se han venido ejecutando (...)

El Concejo nombró luego una comisión para estudiar los asuntos del Tranvía, presidida por el ilustre jurista Alfonso Uribe Misas, acompañado por Juan B. Arango, Jorge Escobar Álvarez, Manuel María Toro, Francisco Arango y Rafael Restrepo Maya.

Esta Comisión presentó un completo informe, recomendó su publicación, acompañada por los textos de las escrituras de constitución de la ETO y la del empréstito con Evrar Havenith y el de la demanda instaurada por el Municipio contra esa Empresa el 22 de junio de 1927.

XI. Un libro imprescindible

Con el título de *La Empresa del Tranvía de Oriente y el Municipio de Medellín* se hizo la publicación de esos documentos. Este libro fue impreso por la Tip. Industrial en 1927, y no por la Imprenta Departamental, como figura en alguna bibliografía.

Su lectura me puso en el camino para completar estudios anteriores sobre el transporte en Colombia.

La Dra. Indira Sánchez Torregrosa apenas menciona tangencialmente este libro en las p. 17 y 149 de su estudio, quizá porque su trabajo —muy valioso, repito—, se centra en la narración de los acontecimientos a partir del inicio de las obras y hasta la cesación de operaciones del Tranvía de Oriente, dejando de lado el antes y el después, de los cuales me ocupó aquí, con el propósito de completar esa triste historia.

A partir de mi instalación en La Ceja me entretuve en la muy interesante tarea de recorrer su historia, para lo cual acudí durante largos meses al Archivo Municipal. Allí encontré documentos sobre la relación entre La Ceja y la ETO, datos sobre la liquidación de esa Empresa y sobre la Sociedad de Electricidad, temas de los que nos ocuparemos oportunamente, aunque ya los he tratado en mi *Monografía Histórica y Económica de La Ceja*, obra premiada en el concurso IDEA 2018.

Sin embargo, nunca pensé que podría ir más adelante sobre el Tranvía de Oriente, pero más tarde tuve la suerte de gozar de la amistad y la generosidad de un colega inolvidable, Jairo Tobón Villegas, de lo mejor de nuestra Academia. Entre varios libros excepcionales, Jairo, sabedor de mis andanzas por el transporte, puso en mis manos esa joya de 1927, que al evocar su memoria, agradezco, porque me permitió completar el rompecabezas con tantas piezas faltantes.

XII. Sinopsis del libro de la doctora Sánchez Torregrosa

Venciendo la ausencia de los archivos de la ETO, Indira Daliana Sánchez Torregrosa ha trazado la historia del Tranvía, basada en documentos del Congreso, la Asamblea de Antioquia, los concejos de algunos municipios accionistas, pero sobre todo en los periódicos de la época, sin olvidar los escritos de Fabio Botero y Juan Santiago Correa.

La lectura de su libro es recomendable desde todo punto de vista. Nos permite enterarnos de:

- Presupuestos para la obra
- Negativa de Rionegro a participar de la Empresa, por ser un municipio liberal, históricamente opuesto a Marinilla.
- La llegada de los rieles, el 27 de enero de 1925, a 17 km de Manrique, en el sitio de La Sierra.
- La bifurcación de la línea en Guarne, para derivar un nuevo ramal hacia Marinilla y Santuario y otro hacia Rionegro y La Ceja.
- Las promesas de llevar el Tranvía por El Peñol, Guatapé, Alejandría, San Carlos, hasta el Magdalena.
- Y de Rionegro, a El Carmen y La Ceja, y de ésta a la Unión y Sonsón, sin olvidar El Retiro.
- El 5 de abril de 1927, ya lo presentaban como “la obra más atrevida de Colombia”, no obstante que el ingeniero suizo y profesor en Minas Juan Weber advertía que las curvas eran muy cerradas, las pendientes muy fuertes y que los carros carecían de frenos apropiados.
- En octubre de 1926 llega a Guarne (25 km), ocupando sus rieles la carretera de Oriente, lo que ocasiona disputa con la Junta de Caminos, que exige respetar el paso de automotores.
- En 1928 llegan los rieles a Marinilla (47 km). Grandes festejos con mascarada, almuerzo para los presos, corrida de toros y cine gratis en la noche.
- Del km 43 salía el ramal a Rionegro y San Antonio de Pereira, pero en Rionegro deliberadamente no hubo celebración.
- A Guarne llegó el 26 de mayo de 1927. El 12 de diciembre de 1928 se terminó la carretera por Santa Elena a Rionegro. Duro golpe, porque es más rápido el camión de escalera que el Tranvía, que no era más que un camión de escalera con rieles y tardaba casi tres horas entre Medellín y Rionegro.
- El material rodante, pésimo. Camiones Reo y Ford, adaptados para rodar sobre rieles, pero bautizados con nombres como Román Gómez, Julián Uribe y Padre Ulpiano...
- También hubo varios carros marca Edwards, que llevaban 40 pasajeros, y otros GMC.

- Muchas gentes se deslizaban en “marranas” por los rieles en las zonas planas.
- En 1929 se incendia la estación Manrique, la única que merecía ese nombre, pero no estaba asegurada.
- Entre Medellín y La Sierra, 52 min. De Medellín a Guarne, 1 hora 35 min. De Medellín a Rionegro, 2 horas 48 min. Es decir, que los carromatos del Tranvía viajaban entre 16-18 km/hora.
- Entre el 12 de diciembre de 1925 y el 31 de mayo de 1926 movilizó 37.386 pasajeros (unos 4.000 al mes o 130 diarios), pero en 1926 fueron 70.859.
- A pesar de las pésimas condiciones y los malos frenos, apenas se registraron 4 accidentes y 4 muertos en los 12 años de operación (1926-1938).
- En 1930, los interventores nacionales denuncian pésima administración y advierten que la Empresa se maneja “en familia”, que no paga lo que debe y que ha eludido la consignación de \$ 2.500= del impuesto de pasajes.
- En 1932 la ETO es demandada por Havenith.
- Los municipios que figuraban como codeudores pero no habían tenido servicio, también ven embargadas sus pocas rentas, con gran perjuicio social, para atender sus obligaciones con la casa belga.
- En febrero 3 de 1934, los municipios se rebelan contra don Román. El personero de Marinilla, Félix Ramírez Urrea y un dirigente de Rionegro, Pío Moreno, convocan una asamblea general de accionistas y nombran una junta directiva anti-romanista, pero apenas en agosto siguiente logran expulsar la junta anterior.
- La nueva junta inicia el proceso de liquidación. En 1936 actúa Pío Moreno como gerente y hace una completa denuncia sobre el estado calamitoso de la Empresa.

XIII. Una mirada desde La Ceja

A los municipios, empezando por Medellín, los promotores del Tranvía les ofrecieron progreso, buenas comunicaciones y apreciables dividendos en una empresa que sería muy rentable. En esas condiciones, los concejos se apresuraron a suscribir acciones.

Ya hemos visto la maniobra para frustrar que Medellín suscribiera 164 acciones y pudiera mantenerse como socio mayoritario y constructor de la obra, pero la ETO tampoco le pagó los \$ 164.000= que le adeudaba.

Rionegro, como municipio liberal, no participó de la sociedad, lo que le ahorró pérdidas y embargo de rentas.

Los demás municipios del Oriente suscribieron acciones, pero no las pagaron, con excepción del municipio de La Ceja, que suscribió 30, pero para pagarlas tuvo que prestar esa suma al agiotista Emilio Restrepo

Esa suma, que equivale a unos 450 millones de pesos actuales, constituía una obligación muy onerosa, porque el presupuesto de La Ceja en 1923 era de \$ 13.600=; en 1929 alcanzaba a \$ 29.702, pero después de la crisis del año 30, descendió hasta \$ 20.237 en 1934.

A La Ceja le habían prometido dividendos superiores a los intereses que debía pagar al prestamista, pero como esos dividendos nunca llegaron, La Ceja no pudo pagarle al Sr. Restrepo, quien falleció dejándoles la cobranza a sus hijos, con quienes el municipio tuvo que llegar al compromiso de pagarles anualmente \$ 3.300= (más del 10 % de sus ingresos). El último pago se les hizo en 1951.

Desde el 30 de junio de 1930, el Concejo de La Ceja se había percatado de que el Tranvía no llegaría nunca. Recibió el concepto de unos prestigiosos abogados, en el sentido de que la famosa compañía del Tranvía no era ni una sociedad anónima, ni una colectiva civil, ¿acaso una comunidad?, sin embargo, todos los municipios asociados se habían convertido en deudores solidarios en favor de los belgas.

A partir de la demanda de la casa Evrar Havenith, en 1932, la situación fiscal de los municipios accionistas es lamentable, porque les fueron embargadas sus participaciones en las rentas departamentales.

XIV. Posibles ingresos operativos

A pesar de la extraña desaparición de los archivos de la Empresa, se conocen las sumas recibidas por préstamos y subvenciones, pero nada se sabe de los ingresos operativos.

El pasaje Medellín - Guarne, en 2ª clase, era de \$ 0.70 y de \$ 0.40 en 3ª clase. No había 1ª clase, pero podemos pensar que todas eran pésimas.

Se puede colegir entonces que se cobraba \$ 0.029/km recorrido en 2ª clase y \$ 0.024 en 3ª. Como en 1927, el total de los pasajeros movilizadas fue de 83.523, podemos suponer que la mitad viajó en 2ª y la otra mitad en 3ª, y que el trayecto promedio recorrido era de 45 km. En esas condiciones, el ingreso promedio por pasajero pudo ser de \$ 0.60. En consecuencia, podemos suponer ingresos operacionales, en 1927, de \$ 41.000=, en 1927.

El anterior es un cálculo muy crudo, pero probablemente no se aleja mucho de lo posible. Esa suma se aplicaría a gastos corrientes, administración, salarios, combustible, etc.

XV. ¿Qué se hizo la plata?

El Tranvía de Oriente se construyó básicamente sobre la capacidad de su promotor, don Román Gómez, para obtener las subvenciones de la Nación y el Departamento, que, se suponía, iban a representar \$ 700.000, pero finalmente aumentaron de manera muy apreciable, como veremos luego.

Por aquellos años, la subvención a las obras ferroviarias era de \$ 20.000=/km tendido y se reconocía por cada tramo terminado de 5 km la suma de \$ 100.000= al concesionario o constructor.

Solo una poderosa influencia política puede explicar que al Tranvía de Oriente, que no merecía siquiera ese nombre, se lo subvencionase como a un ferrocarril verdadero, cuando no pasa de ser una carrilera

sobre la cual rodaban unos carromatos inverosímiles, que ocupaba fajas, que no tuvo que pagar, de carreteras públicas. Entonces, ¿qué se hizo con esas subvenciones, con los préstamos recibidos del Municipio de Medellín y de los belgas? Ese tema se habría de esclarecer en las sesiones del Senado, a partir de julio de 1932.

Pero desde 1930 se hace notable el declive y la insolvencia del Tranvía, pero en cambio su promotor iba a alcanzar el pináculo de su carrera política, entre 1931 y 1932.

(Un peso de 1930 equivale a \$ 12.441 de 2015).

XVI. Gómez contra Gómez

En 1930, después de la larga hegemonía conservadora, sale elegido para la presidencia el liberal Enrique Olaya Herrera, pero en el Congreso hay mayoría conservadora. Don Román, inmediatamente, organiza un movimiento para colaborar con el gobierno. Aparece entonces un romanismo que colabora con el liberalismo, una especie de tenaza o de aplanadora legislativa, a la que dio el nombre de UPN (Unión Patriótica Nacional).

Laureano Gómez deja la representación de Colombia en Alemania y regresa para combatir desde el Senado esa colaboración, que había llevado a Román Gómez a la segunda designatura y decisiva influencia en la administración, bien empleada para el otorgamiento de contratos a su hermano, el ingeniero Eugenio Gómez Gómez, y a muchos parientes y paniaguados.

Entre el 26 de junio de 1932 y el 31 de agosto siguiente, en presencia del senador Román Gómez, Laureano Gómez, en cinco largas intervenciones, hizo gravísimas acusaciones a quien llamaba, unas veces “el hombre de Marinilla”, y otras, Crispín, recordando un personaje de alguna farsa antigua, que van desde nepotismo, tráfico de influencias, elaboración y venta de tapetusa y recepción de comisiones, fincas y prebendas.

No es este el espacio para valorar las acusaciones de Laureano, ni el trasfondo político de esos debates. Por tanto, me limitaré a lo referente al Tranvía de Oriente, haciendo un breve recuento de esas sesiones, que ocupan las primeras 61 páginas del vol. 2 del tomo IV de las Obras Completas de Laureano Gómez.

Allí observamos que el total de las subvenciones para la construcción de 49 km, alcanzó la suma de \$ 1'597.00=. y yo añadido que a esa suma hay que agregar \$ 500.000= procedentes del empréstito con los belgas y \$ 164.000= que nunca se devolvieron al Municipio de Medellín. Entonces “la inversión” total de la ETO alcanza la suma de \$2'261.000= para un sistema de 49 km, lo que indica un costo por km de \$ 46.142=.

Estas cifras escandalizaban, con razón, a Laureano Gómez, quien como ministro de Obras Públicas, en la Memoria de ese despacho por el año 1926, había dicho que durante la administración de Pedro Nel Ospina se construyeron y subvencionaron más de 200 km de ferrocarril y el valor de construcción y equipo de esas líneas da un valor promedio inferior a \$ 40.000/km.

Y añadía:

El tranvía de Oriente era, pues, una empresa sorda a todas las insinuaciones que se hicieran, en el sentido de conseguir una administración a la vista de todos; era una empresa que no se dejaba visitar por fiscales imparciales, porque para llegar a la gerencia se necesitaba una gran cantidad de gestiones. Podría insistir sobre el número de empleados, parientes del señor Gómez, que en la obra se han colocado, para demostrar que el tranvía no es más que una plataforma electoral en donde están colocados todos los agentes que ofrecen las posiciones al hombre de Marinilla. Es una empresa eléctrica que ha tenido su auge y que ha pretendido pasarse al ferrocarril de Antioquia, es el pulpo que se ha extendido a todas las actividades de la administración pública. Pero ese no es el caso clásico de la intriga. Cuando el señor Gómez actuó como apoderado de la empresa recibió, como nos lo dijo aquí mismo, una gran suma por los servicios que le prestaba a la obra, y la recibió en forma de una comisión, porque aparece que fuera de los viáticos de

venida a Bogotá, recibió una comisión del cuatro por ciento sobre la suma que había conseguido para el tranvía, y los recibió de los mismos prestamistas con quienes negoció. Este dinero no debía nunca haberlo recibido el señor Román Gómez, porque los que actúan en representación de corporaciones públicas no pueden recibir comisiones. También por confesión del mismo señor Gómez, hemos sabido que la asamblea general de accionistas, para pagarle los grandes servicios prestados a la empresa, resuelve regalarle una hacienda que valió alrededor de cuarenta mil pesos.

En el debate se recogió la siguiente declaración del ingeniero Sigifredo Gil Hernández:

Yo trabajé durante dos años en la empresa del tranvía y le puedo asegurar que aquella obra es la más cara del mundo. Allí se cometieron las mayores injusticias y los más infames latrocinios.

Pero la sombra de Román dominaba por completo en todas partes. Hasta en los juzgados a donde se llevaban las demandas para el pago de los salarios. Era perfectamente imposible hacer prosperar una acción en contra de la empresa. Los juzgados municipales están llenos de juicios empezados. Yo le aseguro a usted que el trabajo de los tres últimos meses de la construcción se le quedó debiendo en su totalidad a los trabajadores. El sistema consistía en darle trabajo a quien lo pedía. Llegaban las caravanas de desocupados y en el tranvía encontraban qué hacer. Es paradójico, pero la crisis amparó inmensamente los trabajos del tranvía. Los jornaleros trabajaban hasta tres meses sin percibir el valor de su salario. ¿Qué hacían? Que emprendían el regreso cadavéricos, acabados los andrajos con que habían venido y debiendo en fondas y en tenduchas el valor de la comida. Después, en los trabajos de sostenimiento, se siguió el mismo sistema. Esa pobre gente era estafada sin misericordia. Le quedaron debiendo a un solo trabajador hasta \$ 600.00 de jornales. A la viuda del doctor Julián White, uno de los iniciadores de la empresa, no ha sido posible que le paguen la cantidad de \$1.800.00 de jornales debidos al doctor.

Y ahora dice el señor Román Gómez que el costo de cada kilómetro correspondió a \$40.000 de gasto, y no recuerda o finge olvidar

que hubo kilómetros que sólo costaron \$4.000 en aquellos que se pusieron rieles y polines donados por el F. C. de Antioquia sobre carretera ya construida.

Para saber el verdadero costo del tranvía de Oriente habría que hacer hablar al gobierno nacional, al departamental, al municipio de Medellín, al de La Ceja y a la casa prestamista. Y para saber dónde está el dinero invertido... eso sí me parece imposible.

No se imagina usted, ni lo sabe el país a esta hora, quién es Román Gómez. No puede existir un hombre más hábil ni más listo. No figuró nunca en ninguna nómina de la empresa y sin embargo, él estaba en todo.

Los tíos, primos, sobrinos, parientes y amigos están riquísimos. Eugenio, hermano de Román, tiene más de doscientos mil pesos.

Si usted viera el descaro con que fue nombrado un Enrique Vélez, como interventor nacional para que visitara e informara sobre el tranvía de Oriente. Me parece que veo caer en la mano de ese mendigo, de ese mercenario, las monedas con que le pagaron el informe. Informar sobre una obra que no conocía en la forma en que lo hizo, ¿Por qué no le pedirían informes a Rodríguez Moya, a Gustavo White, a Bernardo Álvarez o al mismo Pedro José Berrío?

Pero lo verdaderamente grave sobre Román Gómez, lo que no sabe Laureano, e ignora el senado de la república, es lo de la entrega de los dos últimos kilómetros, sin haberse construido, sin construirse todavía. Yo intenté la demanda y al efecto pensé dirigirme al ministerio, escandalizado con aquel procedimiento. Todavía conservo en mi poder los memoriales, autenticados por la gobernación de Antioquia. Pero sin recursos para hacerlo, viendo que el pleito con Román sería interminable y por demás escabroso, resolví no emprender aquella jornada. Y hasta temo que en el ministerio hayan desaparecido los papeles y constancias. Habría que medir toda la línea, recoger los planos y carteras debidamente autenticados y comparar con las subvenciones pagadas por el gobierno nacional. De lo que le digo estoy absolutamente seguro y podría jurarlo en cualquier tribunal o juzgado.

Quien tenga interés en juzgar y condenar al senador Román Gómez, que lo haga. Yo pongo mi denuncia ante la fe pública, ante el tribunal de los hombres de buena conciencia.



Subvención de 20.000 pesos por kilómetro: Tranvía de Oriente, 1927



Subvención de 20.000 pesos por kilómetro: Ferrocarril de La Sabana, 1927

El impresionante debate terminó con una proposición presentada por Laureano Gómez, negada por 21 votos contra 18, porque funcionó la tenaza liberal romanista, hasta el punto que se comentaba “Eso es evidente, eso es cierto. Pero qué vamos a hacer, si Román Gómez nos ha entregado todo lo que le hemos solicitado y continuará entregándonos todo lo que le solicitemos”.

XVII. El Tranvía y la electricidad

¿Por qué, refiriéndose al Tranvía, ha dicho Laureano que “es una empresa eléctrica (...) y que ha pretendido pasarse al Ferrocarril de Antioquia”? Para responder a esa pregunta, hay que recordar que los vapores del Magdalena quemaban comino crespo, que las locomotoras quemaban leña, salvo en Cundinamarca, donde había carbón en Sesquilé. Más tarde, a partir de la terminación del Ferrocarril de Amagá (1918), el de Antioquia y los de Caldas y el Pacífico pudieron disponer de carbón mineral, y al país empezaron a llegar locomotoras potentes gracias a la indemnización por Panamá durante el gobierno de Pedro Nel Ospina.

Pero en 1923, cuando se promovió el Tranvía de Oriente con las más fantásticas proyecciones de 300 km de carrileras, integración ferroviaria nacional, redención regional y grandes utilidades de la Empresa, no había un solo km de ferrovía electrificada, pero don Román prometió un tranvía eléctrico y energía para todos los ferrocarriles del país.

Estas promesas eran totalmente irrealizables, pero de manera muy hábil, lo primero que hizo la ETO fue obtener la merced de aguas sobre las del Salto del Buey, bellísima caída entre los municipios de La Ceja y Abejorral, que según afirmaba sin ningún estudio técnico el ingeniero Juan Weber, “podría generar 140.000 caballos de fuerza”, cifra inaudita en la Colombia de esos tiempos, cuando la generación eléctrica total no alcanzaba esa cifra.

Obviamente, la ETO nunca generó electricidad y el combustible de sus carromatos fue siempre gasolina.

XVIII. Ocaso del Tranvía y de su promotor

Poco tiempo después de llegar con los rieles a San Antonio de Pereira, el tendido se detuvo, y La Ceja, el municipio más entusiasta al principio, nunca vio llegar esos ansiados vehículos a su territorio.

Cada vez los servicios del Tranvía eran peores. Los pésimos vehículos envejecían, la carrilera estaba en mal estado y las durmientes se pudrían. Los pasivos no se pagaban y los municipios reclamaban el prometido servicio, que no llegaba...

Las quejas se multiplican. En 1930, unos interventores nacionales se quejaban de la mala administración de una empresa manejada por numerosos parientes de don Román y denuncian la evasión de \$ 2500 del impuesto a los pasajes, pero de otros interventores se sabe que omitieron el informe de irregularidades y fraudes. En 1932 la Casa Evrar Havenith demanda el pago de sus £ 100.000=, embarga las cuentas de la Empresa y las rentas de todos los municipios, tanto de los que han recibido servicios como de los que nunca vieron el Tranvía.

En comunicación a la Asamblea Departamental, en 1941, el personero de Granada informaba que las rentas de ese municipio “cuyo monto anual estaba presupuestado en menos de \$ 9.000=, se encontraban embargadas en la obra del Tranvía de Oriente”.

Esta tragedia fiscal se vivió por largos años en los ocho municipios accionistas, que tuvieron que asumir parte de las deudas sin haber disfrutado de beneficios. A Guarne, por ejemplo, le retenían \$ 160= mensuales.

(Un peso de 1941 equivale a \$ 20.904 de 2015)

Esta situación ocasionó el derrumbe político de Román Gómez a nivel local. Terminó su periodo en el Senado en 1935. Al siguiente año el conservatismo se había unido en torno a Laureano Gómez, quien se vio obligado a decretar la abstención electoral de su partido entre 1936 y 1940. Eso dio lugar a un congreso homogéneo liberal entre esos años; y cuando el partido vuelve a participar en elecciones, en 1940, el político marinillo no figurará en las listas. Después de un largo olvido político muere en Bogotá, en 1951.

Volvamos a Antioquia. Cada vez es más lamentable la situación de la empresa, que sigue en manos de sus parientes, pero en febrero

de 1934, orientada por el personero de Marinilla, Felipe Ramírez Urrea, y un dirigente de Rionegro, Pío Moreno, la Asamblea General destituye la junta y al gerente. Estos se niegan a entregar la empresa a la nueva junta. Se apela a las autoridades y en agosto de ese mismo año les es entregada.

Según la doctora Sánchez Torregrosa (p. 176), el Municipio de Medellín también estaba embargado pero estudió la posibilidad de encargarse de esa empresa para organizarla, si “se lograba electrificar el Tranvía y conducir energía de El Buey a Medellín”. Pero como eso era impracticable, nada se hizo al respecto.

Sin embargo, es posible que esa Asamblea no se haya reunido en 1934. En el Archivo Municipal de La Ceja hay constancia de que el 7 de agosto de 1937 debía reunirse la Asamblea General y que en esa reunión nada se resolvió. Esa situación continúa hasta el 4 de febrero de 1940. Por lo anterior, no estoy en capacidad de saber si la asamblea que tumbó la administración romanista tuvo lugar en 1934 o en 1937, pero lo que sí resulta claro es que la entrega de la empresa a los nuevos administradores tardó algún tiempo y requirió intervención judicial.

El Acuerdo 61 de agosto 7 de 1942 autoriza al personero de La Ceja para que asista a una nueva Asamblea General, con el fin de vender los bienes.

XIX. Liquidación de la empresa

Los datos que existen acerca de la liquidación son, desde luego, muy pocos. En 1942 se vendió el único activo importante del Tranvía de Oriente a la Sociedad de Electrificación S.A., que eran los derechos del Tranvía de Oriente sobre las aguas de los ríos Piedras y Buey. Esta Sociedad, al parecer, era subsidiaria de Cementos Argos. Gracias a esta venta, algo lograron recuperar los belgas. Actuó como liquidador el doctor José Roberto Vásquez, abogado de proverbial honestidad, cuyos honorarios ascendieron a \$ 4.500=.

En esas condiciones se llega a marzo de 1943, cuando se refrenda la liquidación del Tranvía de Oriente. Los activos sumaban \$ 462.968=. Además de los honorarios para liquidadores y abogados, se reconocieron \$ 360.000= a la firma Evrar Havenith; \$ 25.000= a Marinilla y apenas \$ 15.000= a La Ceja.

En 1947, La Ceja no había recibido todavía nada, pero se llegó a un acuerdo sobre una finca en el paraje Belén La Mosca (Guarne), que fue propiedad del Tranvía, cuya mitad había sido adjudicada en la liquidación a la Ceja, El Peñol y San Vicente, y la otra mitad, al Peñol. En 1951 todavía no se había vendido esa finca y en el Concejo de La Ceja no se encontró información adicional sobre ese bien.

La Sociedad de Electrificación S.A. jamás realizó proyectos de generación. Pasados muchos lustros, en 1966, sus derechos sobre esas aguas de El Buey fueron adquiridos por las Empresas Públicas de Medellín, que las bombea hasta la represa de La Fe y que bajan luego a la planta de purificación de aguas del acueducto de Medellín, en la Ayurá.

Bibliografía

Alvear Sanín José. *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia 1492-2007*. Bogotá: Ministerio de Transporte; 2008.

_____. *Monografía histórica y económica de La Ceja*. (En prensa).

Bateman Alfredo. *La ingeniería, las obras públicas y el transporte en Colombia*. Bogotá: Lerner; 1986.

Gobernación de Antioquia – EAFIT. *De caminos y autopistas, historia de la infraestructura vial en Antioquia*. Medellín; 2014.

Municipio de Medellín. *La empresa del Tranvía de Oriente y el Municipio de Medellín*. Medellín: Tipografía Industrial; 1927.

Ortega Alfredo. *Ferrocarriles colombianos*. Bogotá: Imprenta Nacional; 1923.

_____. *Ferrocarriles colombianos*. 2^a ed. Bogotá: Imprenta Nacional; 1932.

Poveda Ramos Gabriel. *Carrileras y locomotoras: Historia de los ferrocarriles en Colombia*. Medellín: EAFIT; 2010.

Sánchez Torregrosa, Indira Daliana. *El tranvía de Oriente, una ruta imaginada al Magdalena. 1924-1942*. Medellín: Instituto para el Desarrollo de Antioquia (IDEA); 2007.

