



HISTORELo. Revista de Historia Regional y Local

E-ISSN: 2145-132X

historelo@unal.edu.co

Universidad Nacional de Colombia
Colombia

Alzate Alzate, Juan David

Medios de transporte, accidentes de tránsito y legislación en Medellín (Colombia) durante las tres primeras décadas del siglo XX

HISTORELo. Revista de Historia Regional y Local, vol. 4, núm. 8, julio-diciembre, 2012, pp. 209-238

Universidad Nacional de Colombia
Medellín, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=345832081008>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Medios de transporte, accidentes
de tránsito y legislación en Medellín
(Colombia) durante las tres
primeras décadas del siglo XX

*Means of Transport, Traffic Accidents
and Legislation in Medellín, Colombia,
During the First Three Decades of the 20th Century*

Juan David Alzate Alzate

Universidad de Antioquia, Colombia

Recepción: 10 de agosto de 2012

Aceptación: 22 de noviembre de 2012

i

Medios de transporte, accidentes de tránsito y legislación en Medellín (Colombia) durante las tres primeras décadas del siglo XX

Means of Transport, Traffic Accidents and Legislation in Medellín, Colombia, During the First Three Decades of the 20th Century

Juan David Alzate Alzate*

Resumen

Automóviles, coches, camiones y trenes aparecieron en Medellín (Colombia) durante las primeras décadas del siglo XX, afectando las rutinas de los habitantes que tuvieron la necesidad de usarlos, transformando así las dinámicas de la ciudad. En este proceso, hombres y mujeres se vieron involucrados en circunstancias aciagas en las que estos aparatos fueron los medios a través de los cuales se cometían atropellamientos, que podían ser calificados como delitos, extendiendo así el marco de aplicación de las leyes y obligando, incluso, a generar estrategias legales para intentar llevar coherentemente estos litigios. El objeto central de este artículo es des-

Licenciado en Geografía e Historia por la Universidad de Antioquia, Colombia, y Magister en Historia por la Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín. Es Profesor de Cátedra de la Facultad de Educación de la Universidad de Antioquia. El presente artículo es resultado del proyecto “Barrios, calles y cantinas. Delitos de sangre y procesos judiciales por homicidio en Medellín (1910 – 1930)”. Correo electrónico: jdalzato@unal.edu.co

cribir las formas como se presentaron los accidentes de tránsito en el contexto señalado y al mismo tiempo relacionar este tipo de hechos con la legislación existente en aquella época y la manera como era aplicada por las autoridades al momento de generar un veredicto sobre la culpabilidad por homicidio de un conductor. Para su elaboración se tuvieron en cuenta cinco sumarios por homicidio del Archivo Histórico Judicial de Medellín, información del Archivo Histórico de Medellín y de la Colección Patrimonio Documental de la Universidad de Antioquia, artículos de la prensa local, legislación y datos estadísticos de la época.

Palabras clave: crecimiento urbano, vehículos, homicidios, sumarios, leyes, modernidad, accidentalidad.

Abstract

Automobiles, cars, trucks and trains appeared in Medellín, Colombia, during the first decades of the 20th century, and affected the routines of the inhabitants who had the need to use them, thus transforming the dynamics of the city. In this process, men and women were involved in unfortunate circumstances in which these machines were the means through which people were run over. Since this act was qualified as a committed crime, it was necessary to enforce the laws and even generate legal strategies for consistently attempt these disputes. The aim of this article is to describe the ways how traffic accidents occurred in the stated context, and at the same time, relate this kind of facts with the existing legislation in that time, and the way as it was applied by the authorities when generating a verdict on the guilt of murder of a driver. For its preparation five summaries were considered by murder of the Archivo Historico Judicial de Medellín, the information of the Archivo Histórico de Medellín, and the Collection Heritage Documentary of the Unviersidad de Antioquia, articles from the local press, legislation and statistical data of that time.

Keywords: urban growth, vehicles, killings, summaries, laws, modernity, accident.

Cuando Carlos Coriolano Amador, personaje prestante y ostentoso de Medellín (Colombia), trajo el primer automóvil que circuló por las empedradas y polvorientas calles de la ciudad el 19 de octubre de 1899, quizás no se imaginó que años más tarde esas mismas calles y otras nuevas, se convertirían en escenarios, donde los atropellamientos iban a ser comunes, generando, por tanto, una ampliación de las funciones de los inspectores, fiscales y jueces, quienes estarían a cargo de determinar la culpabilidad de un conductor en la muerte de un transeúnte o de un pasajero. El solitario automóvil francés traído por Amador creó conmoción y expectativa en la ciudad; cuenta Lisandro Ochoa (2004, 170) que “muchos curiosos quisieron ver el vehículo y a su experto *choffer*, el cual había sido traído expresamente con este fin”. Aunque el automóvil apenas anduvo unas cuantas cuadras y luego se varó, su aspecto en la ciudad era novedoso y se convirtió en un preámbulo para la posterior vida agitada que en materia vehicular afrontaría la ciudad.

Durante las primeras décadas del siglo XX, la ciudad se fue adoptando a las necesidades que le imponían los nuevos ritmos del aumento poblacional y del crecimiento industrial, lo que se materializaba en la urgencia de hacerla una ciudad habitable, segura, higiénica, transitable y preparada para albergar los diferentes grupos sociales que la conformaban. Fue la intención y el interés particular que mostraron hombres como Ricardo Olano, Carlos Cock y Manuel de J. Álvarez, y entidades como la Sociedad de Mejoras Públicas, que quisieron urbanizar la ciudad adoptando modelos foráneos, creando barrios, fundando escuelas e institutos, construyendo parques y edificios, y ampliando las vías y antiguas calles para adecuarlas a las medidas que se requerían, y así poner en marcha y funcionamiento el creciente parque automotor.

Algunos ejemplos ilustran el interés de la Sociedad de Mejoras Públicas para que a la ciudad se incorporaran los nuevos ambientes urbanos, que se imponían y se relacionaban con el uso del automóvil y la reorganización espacial del territorio, pues “participó en la fundación del automovilismo en Medellín y en la de carruajes urbanos, además invirtió dinero en compra de edificios para derribarlos y ampliar las vías públicas”, señala De Hoyos (2004, 64). La Sociedad también motivó el cambio de nombre de algunas calles de la ciudad, asignándoles nombres de héroes

nacionales, batallas de la revolución independentista, y de países latinoamericanos. Junín, Perú y Bolívar fueron algunos de ellos.

En cuanto al parque automotor los cambios se dieron paulatinamente, de aquel primer carro francés traído por Amador, se pasó a contar en 1916, con trece automóviles, y sesenta y ocho coches que eran arrastrados por caballos. Las calles comenzaron a poblarse de automóviles, que para algunos representaba un lujo y para otros era una manera de ostentar cierto poder; aunque también se implementó el uso de los autos en la modalidad del alquiler en la que los usuarios pagaban por hora el servicio y realizaban un determinado recorrido por la ciudad. Relata Ricardo Olano (1916, 4), utilizando el seudónimo de Jean Peyrat, que para el año 1916 los automóviles y coches podían solicitarse con facilidad en la Estación del Parque de Berrío con Gerardo Escobar a una “tarifa de \$4 (cuatro pesos) la hora”. Para comprender la manera como aumentaba el número de vehículos a motor y su diversidad en la ciudad podemos observar la Tabla 1.

Tabla 1. Número de vehículos en Medellín 1916 – 1931

Tipo de vehículo	Años y cantidad de vehículos						
	1916	1924	1926	1927	1928	1929	1931
Automóviles	13	193	619	648	810	913	574
Coches	68						
Carros	516						
Bicicletas	259	439					
Buses y autobuses		48	106	70		183	102
Camiones de carga		67	352	423	654	573	269
Motocicletas		3					39
Vehículos de tracción animal		795					430
Carros de mano							34
Total	856	1545	1077	1141	1464	1669	1448

Fuente: Dirección Administrativo Nacional de Estadística (en adelante DANE) 1976.

Las cifras muestran un crecimiento en la cantidad total de vehículos entre 1916 y 1931. Sin embargo, entre 1929 y 1931 se evidencia cierta reducción; lo cual se explica porque muchos vehículos pasaron a la categoría de “fuera de servicio”.¹ También, entre 1924 y 1929, no se reportaron cifras precisas de cierto tipo de vehículos, lo cual hace pensar que no se llevó una regulación clara y que las cantidades totales de vehículos para esos años pudieron ser mayores. No obstante, eran los años cuando en las calles se observaba un aumento y confluencia constante de autos, camiones, buses, coches y otro tipo de vehículos.

Pensar en la modernización de la ciudad, era pensar también en la sincronización y la aceleración de los ritmos propios de una economía cambiante que iniciaba un proceso industrial y que exigía un manejo y un control eficiente y eficaz del tiempo. La incorporación de nuevos medios de transporte era una manera de asumir y enfrentar ese objetivo, que se materializó no sólo con la puesta en funcionamiento de automotores sino con la adopción de aparatos y medios, que también buscaban acortar distancias y tiempos. Así, lo fueron el telégrafo, el teléfono y la radio, al igual que “la circulación de bienes de consumo, hábitos o ideas como lo fueron la prensa, las revistas y el cine” (González 2007, 71).

El fenómeno, como era de esperarse, tenía que afectar los lugares urbanos más concurridos. Por ello, las noticias relacionadas con accidentes de tránsito tam-

1. No todas las personas pertenecientes a la élite económica de la ciudad se dejaron persuadir fácilmente para hacerse a un vehículo automotor en aquellos años. Federico Isaza, reconocido comerciante de Antioquia y Caldas, intentó convencer por medio de varias cartas al empresario Nicanor Restrepo Restrepo de conseguir un automóvil, para él o para sus hijos, en uno de sus almacenes. Ante la insistencia de Isaza, la respuesta de Restrepo se dio en los siguientes términos: “Muy estimado amigo Federico [...] veo que trabaja usted de manera eficiente y moderna y me gusta ver como adelanta el hijo de un viejo y querido amigo. Pero ha dado contra una roca esta vez. No compro automóvil ni lo recibiría regalado, por estas razones: a. Porque uno debe ser dueño de sus cosas y no esclavo de ellas: automóvil en Medellín es hoy una esclavitud que viene a ser nula la obra de Bolívar. b. Porque es una delicia montar en auto externo: monta uno, lo paga, y que se vaya a dormir en su casa. c. Porque no me he retirado de ningún ring, sino que vivo más ocupado y más preocupado que antes y no me queda tiempo. d. Porque creo gasto excesivo la compra y sostenimiento de un auto, dada mi modesta fortuna y el sin número de parientes pobres que tengo. f. Que es la principal: porque el que tiene muchos hijos hombres y posee auto los pone en peligro del alma y del cuerpo. Esto sin contar que a cada rato hay que prestarlo a A a B y a C. Universidad de Antioquia, *Fondo Archivos Personales* (en adelante FAP), Patrimonio Documental, 1924, doc. 250, f. 286.

bién comenzaron a ocupar las páginas de los periódicos y generaron algún impacto en la sociedad. Los diarios reportaban los hechos relacionados con los accidentes vehiculares de esta manera: “Un automóvil pasó anoche por encima del Sr. Lisandro Palacio a quien causó varias heridas leves”.² La preocupación se manifestaba tanto por la forma de conducir de las personas, como por el encuentro cotidiano de los medios de transporte convencionales y nuevos en las calles de Medellín.

La ciudad entra en una etapa de transición, que se inicia a finales del siglo XIX y principios del XX. En las calles se combinó el transporte a lomo de mula y en carrozas con el de automóviles; lo cual generaba un impacto en la manera de entender la ciudad y en las formas de ocupar el espacio público, además de crearse un ambiente de inconformidad entre las personas que cotidianamente transitaban por las calles de la ciudad, ya fueran peatones o personas que se transportaban en sus caballos o mulas, que denominaban comúnmente como *bestias*. Los encuentros, que se presentaban entre los dos medios de transporte que utilizaban las vías de Medellín en la segunda década del siglo XX, se reportan del siguiente modo:

[...] es sabido que las bestias se asustan mucho con los automóviles y que debido a esto ha habido desgracias que lamentar. Numerosas personas que antes salían de paseo a caballo por carreteras, hoy evitan hacerlo por temor de encontrarse con esas máquinas que se llaman automóviles. Pero es cierto también que si el chauffeur es una persona culta y considerada puede, al ver una bestia asustada, disminuir la velocidad del auto y no hacerlo dar esos sonidos de la máquina y de la bocina que son el temor de los jinetes. Pero está en cierto temperamento malévolo de nuestra raza el complacerse viendo caer al pobre cabalgante [...].³

Personajes, periódicos, organizaciones y grupos sociales se propusieron ir cambiando poco a poco esa panorámica y ese paisaje para darle una visión más moderna acorde con sus propias visiones y experiencias; tal y como lo comenta Ann Farnsworth-Alvear (2000, 46) al argumentar que en esas mismas calles de Medellín, los automóviles, el tranvía y las bicicletas comenzaron a desplazar a los caballos, al

2. Archivo Colección Periódicos Universidad de Antioquia (en adelante ACPUdeA), “Hechos de Policía”. 1913. *El Espectador* [Medellín], febrero 18.

3. ACPUdeA, “Automóviles”. 1916. *El Colombiano* [Medellín], febrero 9.

ganado, a las mulas y a las carretas, ello en gran parte por las ideas promovidas por las élites que hablaban de una modernización de la ciudad y una nueva visión y configuración del *urban space*. Aunque puede decirse que el problema de tener en las calles de la ciudad vehículos de tracción animal se mantuvo durante todo el siglo XX.

La preocupación no sólo se daba por el encuentro de mulas y caballos con los autos, lo cual podía ser impactante y atemorizante para los animales y para algunas personas, sino que además, también se cuestionaba la prudencia y la pericia que pudiera tener un conductor a la hora de desempeñar su oficio. Los periódicos criticaban con alguna regularidad los excesos de velocidad de algunos conductores y la manera en que maniobraban sus vehículos; estos dos aspectos podían generar accidentes de todo tipo y causar la muerte de algunas personas, lo que ya ameritaba que las instituciones y autoridades encargadas del orden en la ciudad empezaran a pensar en una regulación en este aspecto. No en vano, el Código de Policía de Antioquia de 1914, en su Capítulo 29, reglamentaba las diferentes circunstancias referentes a la conducción y al estado mecánico de los vehículos; algunos de estos aspectos dejaban vacíos y se prestaban para interpretaciones subjetivas de la misma normativa; un ejemplo de ello es el artículo que contemplaba a aquellas personas que no podían ejercer el oficio de conductores:

- [...] 1. Las personas menores de 18 años.
- 2. Los individuos que abusen del licor.
- 3. Los que emplean maneras torpes o inhábiles con los pasajeros o con el público.
- 4. Los que no tengan capacidad suficiente para su manejo [...].⁴

Las diversas interpretaciones podían surgir al tratar de comprobar la verdadera pericia del conductor, a pesar de que pudiera contar con una licencia de conducción o en el momento de determinar que tan afectado podría estar el conductor en el caso de que hubiese ingerido licor, lo cual no dejaba todo en claro. Igualmente, no se determinaba con precisión la cantidad mínima de consumo de alcohol, aun-

4. Colombia. 1914. *Código de Policía del Departamento de Antioquia 1914*. Ordenanza Número 50 (del 30 de abril de 1914). Medellín: Imprenta Oficial, Capítulo 29, Artículo 294.

que sólo cuando el conductor presentaba síntomas evidentes de malestar físico y se veían afectados sus sentidos, se asumía que aquella persona había *abusado* del licor. Un ejemplo lo evidencia el siguiente caso:

El 17 de mayo de 1924 y según la versión de cinco testigos, Francisco Arango manejaba el coche número 88 por la carrera Cundinamarca en el cruce de Maturín y Ayacucho en completo estado de embriaguez a las tres de la madrugada; sin embargo, las denuncias de los declarantes no surtieron efecto debido a que no coincidieron en la hora exacta en que fue detenido Arango y dos de los testigos afirmaron además, que éste no estaba completamente ebrio.⁵ La decisión del alcalde Nicanor Restrepo Giraldo, fue absolver al inculcado debido a que no se tenían pruebas suficientes para condenarlo. Este tipo de situaciones y determinaciones no eran tan esporádicas, debido a que en gran medida se otorgaba el beneficio de la duda al infractor.

Es válido señalar que debido a las campañas antialcohólicas que fueron manifiestas y directas durante las primeras décadas del siglo XX, las autoridades e instituciones de la ciudad se vieron en la necesidad de regular y penalizar a los conductores que evidentemente hubieran sido sorprendidos manejando alicorados. Un caso es del auriga Juan de Dios Echeverri, cuando fue llevado a la cárcel y multado por el Alcalde Restrepo Giraldo con la suma de cinco pesos, debido a que algunos pasajeros declararon precisamente que Echeverri manejaba su vehículo en “completo estado de embriaguez”, el 30 de abril de 1924; su conducta se atenuó debido a que el inculcado no era reincidente.⁶

La preocupación, por la manera en que algunos conductores, en especial los menos experimentados y aquellos que querían llamar la atención maniobrando sus vehículos a velocidades que intimidaban a los transeúntes, era latente e invitaba a que las autoridades tomaran medidas concretas para controlar el uso indebido de los automóviles. Pero, ¿A quién culpar? ¿Al ser humano o a la máquina que era en última instancia la que golpeaba y mataba? Estas parecen ser las preguntas que se

5. Archivo Histórico de Medellín (en adelante AHM), Medellín, 1924, sección despacho del Alcalde, *Fondo de la Alcaldía*, Serie Sentencias, año 1924, t. 64, f. 214.

6. AHM, Medellín, 1924, sección despacho del Alcalde, *Fondo de la Alcaldía*, Serie Sentencias, t. 64, f. 204.

hacían algunas personas cuando un auto mal manejado atropellaba y acababa con la vida de un transeúnte, como fue el caso de un peatón de nombre Venancio que al pasar por la Plaza de Boston en noviembre del año 1920, fue embestido por un carro. El hecho fue registrado gráficamente por un periódico de la época que aparece en la Figura 1, en la cual algunos ciudadanos, cuchillo en mano, pretendían ajusticiar por su propia cuenta al conductor del automóvil mientras una gran multitud se abría paso sobre la avenida.

Figura 1. Accidente de tránsito en el barrio Bostón, 1920



Fuente: ACPUdeA, "Resumen Gráfico". 1920. Medellín Cómic, noviembre 13.

La velocidad con la que se movilizaban los coches era un asunto que apenas comenzaba a ser objeto de preocupación por parte de las autoridades y en general de la sociedad. La misma legislación tenía vacíos en los cuales se podían dar di-

versas interpretaciones sobre el ritmo con el que debían andar los vehículos. Ésta señalaba que el conductor debía estar siempre en capacidad de determinar la velocidad y debía aminorarla y detener el vehículo si era necesario en todo caso en que pudiera ocasionarse un accidente. Sin embargo, en otros apartados la Ley intentaba ser más específica, pero aún así el conductor podía entenderla a su manera: “la velocidad debe ser limitada a la de un hombre al paso ordinario, en los lugares estrechos o donde haya obstáculos para la marcha. En ningún caso la velocidad pasará de treinta kilómetros por hora en las calles y plazas de las poblaciones”.⁷

La utilización de medidas antropométricas era una forma que se utilizaba para calcular distancias o establecer la velocidad máxima de un vehículo como en este caso. Determinar con exactitud cuál era la velocidad del paso ordinario de un hombre era dispendioso, pero se puede argüir que se debía mantener prudencia en el momento de transitar por una calle o espacio público concurrido; pero aún si esto era comprendido por peatones y conductores, es posible deducir, como se puede ver en la Figura 1, presentada por el periódico *Medellín Cómico*, que la normativa poco se cumplía y que era posible ver con alguna regularidad en algunas vías y lugares públicos conductores manejando sus vehículos por encima de la velocidad permitida.

Hacia 1930 debido al crecimiento del parque automotor y a las problemáticas que se venían presentando en años anteriores en materia vehicular, las Secciones de Vigilancia y Tránsito de la ciudad, penalizaban de modo más específico lo relativo a las transgresiones vehiculares e informaban periódicamente acerca de la cantidad de infracciones que se presentaban mes a mes. Las infracciones estaban tipificadas tanto para la ciudad como para las carreteras y tenían los siguientes componentes: alta velocidad, falta de patente y matrícula, ausencia de placas numéricas, falta de luz y bocina, atropello a personas y vías, choques, embriaguez, excedencia de cupo, enseñanza sin permiso, volcamientos y estacionamiento y abandono. Para el mes de marzo de aquel año se contabilizaron 240 partes de tránsito para la Ciudad y 115 para las carreteras.⁸

7. Colombia. 1914. *Código de Policía del Departamento de Antioquia 1914. Ordenanza Número 50 (del 30 de abril de 1914)*. Medellín: Imprenta Oficial, Capítulo 29, Artículo 298.

8. AHM, Medellín, 1930, sección despacho del Alcalde, *fondo de la Alcaldía*, serie solicitudes, t. 43, f. 70.

En la práctica, el control y seguimiento frente a las personas que podían conducir un automóvil evidenciaba cierta flexibilidad y conseguir una patente para poder manejar no era tan complicado, además demostrar que se tenía habilidad para hacerlo no siempre fue un requisito ineludible. La Alcaldía Municipal y algunos lugares reconocidos en la ciudad por su conocimiento en el funcionamiento de los automóviles, podían ofrecer el servicio de obtener la patente y este proceso no era demasiado difícil: “El valor de un certificado para conducir en el Taller Electro-mecánico de los Hermanos Salazar es de 5 pesos. El valor de un certificado de buen servicio del automóvil es de 10 pesos”.⁹ Sin embargo, la legislación sí estipulaba algunos aspectos referentes a la pericia del conductor y al estado mecánico de los automóviles, tratando de regular y controlar las actitudes de aquellos que tenían la responsabilidad de maniobrar un automóvil:

[...] Todo propietario de automóvil o autobús está obligado a revalidar cada dos meses su patente de servicio, comprobando el efecto, de la manera indicada, el perfecto buen estado de su vehículo. Sin la revalidación de que se trata no se permitirá el tránsito de dichos vehículos, por las plazas, calles y vías públicas [...].¹⁰

Del mismo modo, el Código de Policía penalizaba, mediante su Artículo 293, a las personas que conducían sin tener la licencia respectiva o que no la hubiesen revalidado, con una multa que oscilaba entre los veinte y los cincuenta pesos. También, con el aumento del parque automotor en los años veinte y su uso cotidiano en la ciudad, se dispusieron otro de tipo de regulaciones que buscaban prevenir accidentes y sancionar a aquellos conductores desprevenidos; este fue el caso del Decreto Número 207 de 1923, que en el Artículo 62 multaba con dinero a aquellas personas que manejaran sus vehículos sin tener las luces encendidas. Estas medidas y disposiciones legales, tenían la intención de reglamentar mínimamente y generar algunos estándares bajo los cuales se podía manejar un automóvil o un vehículo público.

9. ACPUdeA, n.d. 1920. *El Espectador* [Medellín], julio 6.

10. Colombia. 1914. *Código de Policía del Departamento de Antioquia 1914. Ordenanza Número 50 (del 30 de abril de 1914)*. Medellín: Imprenta Oficial, Capítulo 29, Artículo 292.

A pesar de estas prerrogativas, en los homicidios por atropellamientos que ameritaban una investigación por parte de las autoridades judiciales, los fiscales y jueces no se desgastaban demasiado a la hora de determinar la culpabilidad o no de un conductor implicado en estos casos o por lo menos los procesos eran menos lentos que otras investigaciones por homicidio. Los cinco sumarios por atropellamiento existentes en el Archivo Histórico Judicial de Medellín adelantados para el período estudiado, tuvieron como veredicto al final del proceso el sobreseimiento, lo cual puede ser un indicador de que para declarar la culpabilidad en estos hechos también existía cierta flexibilidad. Igualmente, es posible pensar que los jueces y fiscales tenían asuntos delictivos a los cuales le otorgaban mayor importancia; sucesos en los que la voluntariedad de un homicidio era comprobada y no como en la mayoría de estos casos donde era muy difícil demostrar que una persona quiso quitarle la vida a otra manejando inapropiadamente un vehículo.

Algunos procesos judiciales dejan ver que los inspectores no se demoraban mucho tiempo, ni tampoco tenían que reunir una gran cantidad de pruebas al momento de dictaminar un veredicto sobre la culpabilidad de una persona que hubiera atropellado a otra en un automóvil o en un camión. El siguiente es un ejemplo. En la mañana del 15 de marzo de 1926, en el cruce de la avenida Amador con la carrera Carabobo, en el sector de Guayaquil, María Rita Ruíz fue arrollada por el auto que manejaba el joven de 19 años de edad, Domingo Saldarriaga, quien se desempeñaba como conductor de camión. Algunos testigos (incluido un guardia departamental) manifestaron que el conductor no tocó la bocina del camión y que la velocidad a la cual conducía no era la permitida, otros en cambio dijeron que sí lo hizo y que además manejaba con prudencia; al existir la duda, inspectores y jueces prefirieron liberar de toda culpabilidad al sindicado de homicidio y aligerar el proceso. Tampoco se observa que existiera de parte de las autoridades una gran preocupación por corroborar si el conocimiento del conductor para ejercer su oficio era el óptimo o si el carro estaba en buen estado. En casos como éste, el sumario no muestra, o por lo menos no deja ver, si las autoridades solicitaban la licencia de conducción del inculcado y la indagación sobre el estado mecánico del vehículo, se

dejaba a lo que respondiera el sindicato en la indagatoria. Cuando en la Inspección 5° Municipal se cuestionó a Saldarriaga acerca del estado de su camión, éste con mucha seguridad respondió que estaba en perfectas condiciones: “[...] ¿Quiere decir si el camión que manejaba se encontraba bien de frenos o si por el contrario tenía algún defecto para contenerlo con presteza? Domingo Saldarriaga: “los frenos estaban sumamente buenos”.¹¹

Al no poderse determinar con claridad la velocidad a la que manejaba el conductor, si tocó o no tocó la bocina, su pericia para conducir y pasar por alto el estado mecánico del camión; lo más simple para las autoridades judiciales era precisamente acatar las peticiones del abogado defensor y excarcelar al acusado bajo fianza.

Los casos de atropellamiento se convertían en un gran interrogante acerca del proceder judicial para las autoridades y así poder declarar el grado de culpabilidad de un sindicato y con ello el castigo que debía merecer. La cuestión fundamental para aquellos inspectores, fiscales y jueces era saber si evidentemente un sujeto quería quitarle o no la vida a otro atropellándolo con un automóvil o con un camión, pero si la culpabilidad directa no era comprobada como para dictaminar que se trataba de un homicidio voluntario, debía determinarse con claridad hasta qué punto la omisión de un conductor para revisar su vehículo, su imprudencia para conducir o su poca pericia, podían convertirse en circunstancias agravantes. Estos casos eran vistos generalmente como fortuitos y por ello señalar a alguien como responsable de un homicidio en los accidentes de tránsito, en ocasiones podía representar un riesgo para las autoridades y por ello era preferible otorgar el beneficio de la duda y manifestar que no existía ningún tipo de intención criminal. Tomemos el caso de Carlos Tobón en 1924.

Éste, a pesar de no tener la suficiente pericia para conducir el camión número 4 de propiedad de Antonio Jaramillo, fue absuelto de toda culpa por la muerte de Clarisa Rendón por la Fiscalía del Juzgado 2° Superior de Medellín, suceso que se dio en el cruce de la calle San Juan con Palacé. Aunque Tobón poseía una patente de conducción, varios testigos manifestaron las pocas habilidades que tenía para desempe-

11. Archivo Histórico Judicial de Medellín (en adelante AHJM), Medellín, 1926, caja 22, doc. 666, f. 7.

ñarse como conductor; concretamente el señor Jaramillo afirmó que: “Tobón tiene patente como chofer, aún cuando ignoro si será suficientemente hábil para el manejo de esa clase de aparatos”¹²; e igualmente María Rosalina Cano declaró que “el choque hubiera sido evitable por parte del chofer sino le pone tanta fuerza y velocidad al aparato”.¹³ Lo anterior evidencia nuevamente que las personas podían obtener con relativa facilidad un permiso para conducir un automóvil, pero ello no demostraba necesariamente que tuviera la suficiente destreza para cumplir ese oficio.

Frente a las patentes de conducción, el Acuerdo Número 139 del 29 de noviembre de 1912, estipulaba que a partir del 1° de diciembre de ese mismo año no podían circular por las calles automóviles que fueran conducidos por personas que no tuvieran un permiso de idoneidad para manejar expedidos por peritos oficiales y aprobados por el Alcalde Municipal, aquellos que no cumplieran con esta disposición deberían pagar una multa “de cinco a veinte pesos oro, que será convertible en arresto en la proporción legal”.¹⁴ Las inquietudes surgían al momento de establecer la aptitud real de un conductor al momento de maniobrar un vehículo debido a que, con permiso o sin él, algunos demostraban poca pericia en el volante.

Lo anterior evidencia varias circunstancias que ponen en entredicho el papel de las autoridades para controlar el uso creciente de vehículos a motor por parte de los ciudadanos y los incidentes que estos provocaban. Un primer aspecto ya referenciado, es que existía una regulación poco efectiva para otorgar los permisos de conducción a las personas que deseaban tenerlo. Frente a esta situación, es posible señalar que sí existió una diferencia entre los países desarrollados y los que no lo eran; en gran parte de Europa, por ejemplo, desde principios del siglo XX se comenzó a regular el oficio de los conductores de vehículos del servicio público, por medio de pruebas médicas y psicológicas que permitían determinar en su momento la habilidad, pericia y actitud de una persona para maniobrar un automotor, con ello se quería “realizar, individualmente, una valoración del estado psicofísico ac-

12. AHJM, *Juicio por homicidio en accidente de tránsito*, Medellín, 1924, caja 451, doc. 9925, f. 10v.

13. AHJM, *Juicio por homicidio en accidente de tránsito*, Medellín, 1924, caja 451, doc. 9925, f. 8.

14. ACPUdeA, n.d.1913. *Crónica Municipal* [Medellín], junio 4.

tual de cada aspirante, con arreglo a unos parámetros de normalidad —física y psíquica—, obtenidos mediante pruebas homologadas” (Cibera Mollá et al. 1973, 20).

Un segundo aspecto es que existía alguna flexibilidad para determinar el buen estado del vehículo; Tobón, quizás para tratar de mitigar su culpabilidad, manifestó en una de sus declaraciones en la Inspección 1° Municipal, que el dueño del camión, Jaramillo, había afirmado que su vehículo no se encontraba bien de frenos y que “en otra ocasión, con la misma chiva, Jaramillo casi aporrea a Luís Cabra, encargado de la agencia de automóviles Ford en el barrio Colón”.¹⁵ Fueran ciertas o no las declaraciones del sindicato en el sumario no se constata que se hubiera realizado una inspección mecánica al vehículo.

Un tercer aspecto era la poca atención que se hacía sobre las regulaciones señaladas por la Ley para organizar el tráfico en algunos lugares concurridos de la ciudad, como era el del cruce de la calle San Juan con Palacé. A pesar que el guardia de vigilancia, Juan Peña, expuso en su informe que el vehículo estaba estacionado a menos de veinte metros de distancia del ángulo que formaban las dos calles, lo cual estaba prohibido según el Artículo 316 del Código de Policía de Antioquia de 1914, poco o nada sirvió esta normativa para indagar con mayor profundidad acerca del grado de culpabilidad de los implicados. Por último, poco se indagó por la huida que emprendió el sindicato después del hecho. Tobón fue encontrado por un conocido suyo en el Parque de Berrío con una gran preocupación por lo sucedido, lo que se tipificaba como un agravante en el Código de Policía del Departamento de Antioquia de 1914, del siguiente modo: [...] todo conductor de vehículo de ruedas que haya tenido algún accidente en que haya habido lesión a personas o a intereses, está en la obligación de presentarse inmediatamente ante el Jefe de Policía más cercano, a dar cuenta de los hechos.¹⁶

La reacción de evadir inmediatamente el lugar del accidente dejando moribundos a los peatones, podía interpretarse como el miedo inminente que se apode-

15. AHJM, *Juicio por homicidio en accidente de tránsito*, Medellín, 1924, caja 451, doc. 9925, f. 22.

16. Colombia. 1914. *Código de Policía del Departamento de Antioquia 1914. Ordenanza Número 50 (del 30 de abril de 1914)*. Medellín: Imprenta Oficial, Capítulo 29, Artículo 322.

raba del conductor, quien se desesperaba al verse envuelto en un acto criminal sin tener la intención manifiesta de cometerlo, a pesar de su posible imprudencia para manejar un vehículo. Desaparecer se convertía en la opción menos grave para así obviar una inculpación y un eventual juicio por homicidio. Posiblemente este fue el temor que sintió Luís E. Velásquez el 22 de febrero de 1923, cuando embistió con su automóvil a dos peatones que transitaban cerca al sector del Bosque de la Independencia, hiriendo gravemente a uno de ellos e impactando mortalmente a Francisco Espinosa. A pesar de su acción huidiza, Velásquez fue capturado por la Policía en el momento que se encontraba lavando su auto de las manchas de sangre que le quedaron impregnadas. Para alivianar su culpa, el sindicado en su declaración le manifestó al Inspector que: “repetidas veces les tocó la alarma a los dos transeúntes y no la atendieron, por lo cual les echó el automóvil encima para abrirse paso”.¹⁷

Un aspecto que también debe tenerse en cuenta y que puede revelar, por un lado la poca credibilidad que tenían algunos ciudadanos precisamente en las autoridades y en sus veredictos, y por el otro, que algunas personas ya le apostaban con determinación a cobrar justicia por su propia cuenta. Es el caso que se evidencia en el sumario adelantado contra Carlos Tobón Chávez, quine causo la muerte a Clarisa Rendón, 14 días después de haber sido atropellada, producto de las heridas causadas en su tórax por el vehículo manejado por Tobón, quien quizás por su falta de experiencia para conducir, retrocedió de una manera imprudente y poco apropiada montando el camión a la acera y aprisionando a la mujer contra la pared. Las investigaciones judiciales determinaron que el homicidio de Rendón fue involuntario y se debió a la poca habilidad de Tobón en el manejo de camiones y por lo tanto se le concedió la libertad bajo fianza; sin embargo, el hermano de la víctima, Valentín Rendón, cobró justicia por cuenta propia y una vez que conoció el veredicto de la Fiscalía del Juzgado 2° Superior de Medellín, asesinó al sindicado el 17 de febrero de 1925 en el barrio Guayaquil propinándole una puñalada.¹⁸ ¿Es un caso de ven-

17. ACPUdeA, “Dos individuos fueron aplastados anoche por un automóvil”. 1923. *El Espectador* [Medellín], febrero 23.

18. AHJM, *Juicio por homicidio en accidente de tránsito*, Medellín, 1924, caja 451, doc. 9925, f. 50v.

ganza? Es posible pensar que en la emergente ciudad algunos familiares y amigos de las víctimas comenzaran a solucionar problemáticas como esta, en la cual resultaba lesionado un pariente suyo, aplicando el castigo ellos mismos, obviando así la justicia ordinaria. En este tipo de situaciones los jueces cerraban la investigación en contra del inicialmente acusado debido a su deceso, lo cual estaba estipulado en el Artículo 92 del Código Penal de 1890.

Con el paso de los años no sólo vehículos personales y automóviles eran los únicos medios de transporte que, sumados a los medios de transporte animal, poblaban las calles de la ciudad; a estos se comenzaron a sumar paulatinamente los camiones que movilizaban mercancías, los cuales entraban y salían cargados de Medellín con productos desde y hacia otros lugares de la región. Al igual que sucedía con los automóviles y los medios de transporte animal, donde hubo momentos de preocupación ya que no se sabía cuál vehículo tenía la prelación en el tránsito por una calle o avenida, esta misma situación se presentó con los camiones, automóviles, trenes y personas que se movilizaban en bicicleta. La falta de señalización y de fijación de parámetros claros para circular por algunos lugares, podía ocasionar accidentes y generar malestar en la comunidad, como lo evidencia el siguiente caso.

El conductor del camión número 657 perteneciente a la Compañía Antioqueña de Jabones, Francisco Aguirre, atropelló accidental y mortalmente al niño Octavio Gaviria el 19 de febrero hijo de 1927. El infante, que era hijo de un socio de la empresa, vivía al frente de la Fábrica. Debido a la novedad y emoción que le significaba subirse sin ser visto a un camión, se dispuso a su aventura y pilatuna con una niña, acción que realiza mientras el conductor reversaba el camión para guardarlo, con tan mala suerte para el infante que mientras se montaba tropezó y según la declaración del testigo Rocendo Guiral “se cayó y en ese momento lo cogieron las ruedas. El choffeur no se dio cuenta de nada hasta que el niño pasó por debajo del carro que salió corriendo con las manos en la cabeza”.¹⁹ Una posible manifestación de la inocencia de los sindicados de homicidio, era responder positivamente a la pregunta que le realizaba el inspector cuando le preguntaba si sabía por qué se le

19. AHJM, *Juicio por homicidio*, Medellín, 1927, caja 497, doc. 10619, f. 4.

recibía declaración sin juramento; una tendencia en los procesados era responder negativamente a este cuestionamiento evadiendo en un primer momento su responsabilidad en el incidente por el cual se les inculpaba. El convencimiento de que lo sucedido era un hecho accidental y hacía que estas personas trataran de no complicar más el proceso ni a ellos mismos. La respuesta del conductor Aguirre se dio en los siguientes términos:

[...] Si señor, por que el 19 de febrero último de una manera involuntaria pisé con el automóvil de la Fábrica de Jábones de la cual soy choffeur al niño Octavio Gavi-
ria había retrocedido unas dos varas cuando toqué pito nuevamente. A las cuatro o cinco varas me gritaron unos hombres que desconozco que parara. Inmediata-
mente frené y me bajé y vi que acababa de salir debajo del carro el niño Gaviria
[...] cuando me llevaban a la Cárcel me dijeron que el niño había muerto [...].²⁰

Otro ejemplo se evidencia el 13 de marzo de 1928 sobre la Carrera Carabobo y en dirección hacia el Puente de Guayaquil; donde el camión de marca Brockway, conducido por Jesús María Cardona, se desvió bruscamente hacia su izquierda debido a que tuvo que esquivar el tranvía que se aproximaba hacia el vehículo. Producto de la maniobra intempestiva de Cardona, murió Rafael Ruíz, quien se transportaba en una bicicleta que había alquilado. Ramón Echandía, quien a los 18 años era dueño del establecimiento donde Rafael Ruíz alquiló la bicicleta aquél aciago día para él, se pronunció de esta manera frente al hecho: [...] Hoy a las diez y cuarto de la mañana, llegó a mi agencia de bicicletas que poseo en la calle de San Juan el joven Rafael Ruíz y me dijo que le alquilara una bicicleta por media hora en veinticinco centavos, los cuales me pagó [...].²¹

La práctica de alquilar bicicletas era común en aquellos años. Existían locales dedicados a esa actividad, que podían ser administrados por jóvenes que establecían algún tipo de renta con el oficio. El alquiler de bicicletas se mantuvo vigente durante la primera mitad del siglo XX e inicios de la segunda, pero fue desapareciendo debido a que era más sencillo para las personas hacerse a una bicicleta, y

20. AHJM, *Juicio por homicidio*, Medellín, 1927, caja 497, doc. 10619, ff. 8v–9.

21. AHJM, *Proceso por homicidio*, Medellín, 1928, caja 497, doc. 10608, f. 3v.

porque los automóviles, camiones, buses y motocicletas fueron desplazando de las calles a otros medios de transporte. La ciudad debía adecuarse a las necesidades que sus transeúntes le imponían ya que el constante encuentro de estos aparatos con ruedas y de carretas arrastradas por caballos, mulas y yeguas, ocasionaba desorden y causaban accidentes en las vías.

El tonelaje que podía llevar un camión también debía tenerse en cuenta para determinar el grado de culpabilidad de un conductor en un accidente, como lo evidencia el siguiente ejemplo. El camión Brockway conducido por Jesús María Cardona, llevaba un peso aproximado, según información del agente de tráfico Luís Henao, de tres toneladas y media, que correspondían a una carga de frijol que llevaba hacia el centro de la ciudad para ser comercializado. Para aportar pruebas a su inocencia, el conductor argumentó que “puse hasta el freno de emergencia y es imposible que un carro como el que yo manejaba de unas cuatro toneladas desarrollara en esos momentos tanta velocidad”.²² No obstante, los sumarios e informes no dejan ver si efectivamente se corroboraba el peso que llevaba el vehículo y la velocidad estimada a la que pudiera estar moviéndose. Las estimaciones se basaban en los datos aportados por los inculpadados y los testigos.

Un aspecto que también debe considerarse en los accidentes de tránsito de cualquier tipo, fuesen automóviles o camiones, es que algunas personas efectivamente no acusaban a la persona que manejaba el automotor sino al aparato mismo. En la anterior figura 1 se puede observar como un grupo de personas gritan: “maten a ese automóvil”, señalándolo como culpable de arrasar a un individuo en el Parque de Boston. Del mismo modo, cuando a Jesús María Cardona se le cuestionó por la responsabilidad en la muerte del ciclista Rafael Ruíz, así como por los autores y cómplices en ese hecho, respondió con contundencia y seguridad “Lo mató el carro que yo conducía”.²³ Aunque más allá de que él mismo creyera que el auto lo había asesinado, este tipo de respuestas también eran una forma de evadir las responsabilidades y las inculpaciones.

22. AHJM, *Proceso por homicidio*, Medellín, 1928, caja 497, doc. 10608, f. 6.

23. AHJM, *Proceso por homicidio*, Medellín, 1928, caja 497, doc. 10608, f. 6.

Del mismo modo, la culminación y puesta en funcionamiento de obras como el Ferrocarril de Antioquia y el de Amagá, además del tranvía, trajeron consigo nuevas dinámicas que afectaron la vida de la ciudad y le dieron un aspecto distinto. Situaciones en las que se veían envueltos maquinistas o conductores de los trenes y los pasajeros comenzaron a aparecer y motivaron investigaciones judiciales para averiguar la responsabilidad de unos y otros en la muerte de algunas personas. Sobrecupos en los vagones, personas mal acomodadas en los mismos o imprudencia de conductores y pasajeros, eran algunos de las causas comunes que se podían establecer en los accidentes ocurridos en las vías y estaciones de los ferrocarriles.

No obstante, cuando no se podían establecer y esclarecer los motivos y orígenes de estos sucesos, simplemente se dictaminaba que lo ocurrido era producto de la mala fortuna y la investigación se cerraba rápidamente. Como se ha dicho, la preocupación por encontrar culpables se dirigía en aquellos casos donde el dolo era más evidente. Ese fue el caso del tren número 29 del Ferrocarril de Antioquia, que entró a la estación Medellín a las 7 de la noche del 23 de mayo de 1914, a una velocidad moderada y repleto de pasajeros; al ser remolcado por la locomotora, uno de los carros del tren se volcó al parecer por que el *switch* se desactivó provocando la desviación del carro; sin embargo, no se supo quién o qué lo había desactivado y tanto testigos como autoridades judiciales asumieron que se trataba del azar. El Juzgado 1° Superior se pronunció de esta manera: “[...] Según los datos recogido en estas diligencias fue un caso inesperado o fortuito, sin que los conductores del tren hubieran tenido en el hecho desgraciado la más leve culpa [...]”.²⁴ En el incidente murió el empleado del taller del Ferrocarril de Antioquia, Constantino Gómez, y a pesar de lo fortuito que pudo haber parecido este hecho, nunca se interrogó al empleado de cambiar el *switch* ya que según otros datos recogidos por la prensa de la época “éste lo cambió antes del paso de los últimos vagones del tren, que cruzaba por allí a una velocidad mínima” (Betancur 2000, 219).

Las personas continuamente podían ocupar los trenes en forma masiva y subirse de diversas maneras y en cualquier lugar de los vagones, lo cual generaba

24. AHJM, *Proceso por homicidio en el Ferrocarril de Antioquia*, Medellín, 1914, caja 91, doc. 2060, f. 14.

desorden y representaba un riesgo inminente de accidente para los pasajeros. Algunos, al no encontrar lugar al interior de los vagones, en ocasiones se subían a las plataformas para así poder llegar a sus lugares de destino. En esas circunstancias el control en las estaciones no era efectivo ni del todo riguroso, dando la posibilidad que las causas sobre un accidente en un tren fueran confusas y variadas. Esto fue lo que sucedió con el niño Daniel Delgado, a quien una locomotora del Ferrocarril de Antioquia le destrozó una pierna debido a que, según la versión oficial, el maquinista hizo bajar a mucha gente que quería viajar en el techo de la máquina y que probablemente el niño se quedó atascado entre la parte posterior de la máquina, llamada trompa, y la parte superior del tren. Otras versiones manifestaron que “[...] el conductor arrojó a la vía al niño estando el tren en movimiento [...]”.²⁵ Determinar si un accidente de esta clase se debía al desorden ocasionado en los trenes producto de la masiva afluencia de pasajeros y por ende a la mala fortuna de una persona, o al desespero e imprudencia del maquinista, se convertía, como en este caso, en una tarea para los inspectores y jueces.

Otro tipo de incidentes también se presentaban con regularidad en las carrileras de los ferrocarriles, hechos que preocupaban a la comunidad en general y a las autoridades. Algunos individuos fueron adoptando —por motivación hacia la delincuencia, por falta de responsabilidad social, por desocupación o por diversión propia— la costumbre de arrojar y poner piedras sobre las carrileras con la intención de hacer volcar los trenes. En varias ocasiones estas personas eran sorprendidas por agentes de la Policía, o por transeúntes que los denunciaban, y por lo tanto debían huir, no por ello dejando de realizar su fechoría; en otros momentos los individuos alcanzaban a ser capturados y puestos a la orden de las autoridades penales. Es el caso de Luís Eduardo Sierra, condenado a 15 días de arresto por haber puesto piedras sobre la carrilera del Ferrocarril de Antioquia que iba desde la estación Machado hasta la estación Bello. La sanción que mereció Sierra se calificó como un atentado contra la vida del agente de Policía Severiano Yepes, quien quiso ayudar con un carro de mano a su compañero, el agente Ángel Palacio, que se había

25. ACPUdeA, “Un accidente en el F.D. de Antioquia”. 1914. *El Espectador* [Medellín], enero 27.

caído tras intentarse subir al tren en movimiento pero “debido al choque del carro contra las piedras, aquél estuvo a punto de descarrilar”.²⁶

Al parecer, las sanciones no amedrentaban ni hacían reflexionar a los sujetos que se dedicaban a entorpecer las labores del Ferrocarril y a atentar contra la vida de varias personas; pocas semanas más tarde otra persona fue sorprendida realizando una acción parecida en el mismo lugar que lo hizo Luís Eduardo Sierra: [...] Luís A. Calle fue conducido al cuartel de Policía por haber sido sorprendido en el trayecto que une las estaciones Bello y Machado del F.C. de Antioquia, colocando piedras sobre la carrilera a tiempo que iba a pasar la máquina[...].²⁷

Dadas estas circunstancias, que eran difíciles de comprender por ciertos sectores de la sociedad, las autoridades trataron de adoptar normas y procedimientos, para así corregir los comportamientos que eran vistos como poco adecuados e impropios para una ciudad pequeña, que se estaba adaptando a tener y usar distintos medios de transporte. Una de las estrategias utilizadas por el Superintendente General del Ferrocarril de Antioquia fue informar periódicamente a la Gobernación de Antioquia, por medio de comunicados oficiales y utilizando también los medios escritos, acerca de los diferentes atentados que se cometían en inmediaciones del Ferrocarril y sobre sus rieles. En carta enviada el 4 de marzo de 1916 al Gobernador, el Superintendente le notificaba su intranquilidad por varios hechos ocurridos durante aquellos días:

[...] El 19 de febrero último, dos muchachos arrojaron piedras al tren número 38 y, aporrearon con una de ellas al maquinista Sr. Galindo. Ocurrió esto un poco debajo de Girardota. El 1º del presente, al salir de la estación “Acevedo” el tren número 41 fue apedreado. Resultado: un vidrio del carro de primera, roto. Ayer, en el kilómetro número 33, colocaron 8 piedras escalonadas sobre los rieles [...].²⁸

Para presionar la acción pronta de las autoridades, el comunicado se hacía público buscando también que las acciones correctivas se evidenciaran en el corto

26. ACPUdeA, “Hechos de Policía”. 1915. *El Espectador* [Medellín], enero 7.

27. ACPUdeA, “Más piedras sobre los rieles”. 1915. *El Espectador* [Medellín], febrero 11.

28. ACPUdeA, “Graves atentados”. 1916. *El Colombiano* [Medellín] marzo 4.

plazo y que la vigilancia sobre aquellos lugares más vulnerables y proclives a este tipo de actos fuera más eficiente. Con la intención de atender las peticiones del Superintendente y para mitigar el impacto, que estos escenarios podrían tener sobre las funciones que desempeñaba, el Gobernador le respondió:

[...] Circular–Gobernación.

Medellín, marzo 3. Alcaldes de Copacabana, Girardota, Barbosa e inspectores de La Botero, Cisneros y Caracolí. Quéjese Superintendente General del Ferrocarril de Antioquia de atentados llevados a cabo contra máquinas y pasajeros que en ellos transitan. Sírvase perseguir activamente los malhechores [...].²⁹

A pesar de estas iniciativas por perseguir a aquellos maleantes que se divertían colocando piedras sobre los rieles, poco se evidencia que esas personas hubieran sido sancionadas como lo estipulaban la Ley. En este caso, la prisión por unos días fue lo que comúnmente se aplicó. Inclusive el mismo Código Penal de 1890 estimaba que el caso de un siniestro ocurrido en un ferrocarril, siempre que el siniestro haya sido preparado de antemano,³⁰ debería calificarse como un asesinato; con ello se estipulaba con mayor claridad el castigo para cuando se presentara una muerte bajo estas circunstancias, más no lo era para un atentado en las vías férreas.

La integración de diferentes fracciones de la ciudad como La América, El Poblado, Robledo y Belén, tuvo un punto de inflexión importante con la construcción del Tranvía. Argumenta Luis Fernando González (2007, 79) que la inauguración, en octubre de 1921, de la primera línea del tranvía que comunicaba el Centro con La América significó un punto de inicio que permitiría la unificación de estas fracciones; posteriormente se irían sumando a este proceso otras áreas urbanas y suburbanas con la construcción de las líneas de Buenos Aires, El Bosque y Moravia entre 1921 y 1922, El Poblado y Robledo en 1924 y Belén en 1926.

29. ACPUdeA, “Graves atentados”. 1916. *El Colombiano* [Medellín] marzo 4.

30. Martínez, Miguel. 1899. *Código Penal de 1890 Con Anotaciones y Leyes Reformatorias*. Medellín: Imprenta del Departamento. Libro Tercero: delitos contra los particulares y sus penas, Título Primero: delitos contra las personas, Artículo 586 (Inciso 8°).

Este novedoso medio de transporte no dejó de alterar el ritmo de vida de los medellinenses y contribuyó también a que se engrosaran las listas de accidentes fatales que se producían por su circulación en las calles; sucesos por los cuales también se abrían causas por homicidio, pero que por lo general eran sobreseídos debido que no era factible comprobar la culpabilidad del conductor. Roberto Arango, conductor del Tranvía Número 6 “estropeó gravemente a María del Socorro Zapata”,³¹ el 23 de diciembre de 1925 a las ocho de la noche, producto de lo cual murió cuatro horas después. El sindicado fue puesto en libertad debido a que no pudo comprobársele ningún tipo de culpabilidad. Un día después, el 24 de diciembre de 1925 a las once de la mañana, el Tranvía número 2, manejado por Rafael Naranjo atropelló y mató instantáneamente al niño Arturo Restrepo, quien una vez fue sacado de debajo del carro “se le encontraron las costillas y el brazo izquierdo molidos”.³² El Inspector 5º Municipal inició el proceso de investigación para descartar móviles criminales. Dos accidentes fatales en menos de 24 horas hablan de la progresiva vida agitada vehicular que ya se venía materializando en Medellín en aquellos años.

Lo anterior fue parte del escenario en materia vehicular, y específicamente en los hechos relacionados con la muerte de personas por la conducción de automóviles, camiones o trenes. El crecimiento demográfico, sumado a las necesidades de mejorar las condiciones de movilidad y transporte, configuró la ciudad de una manera distinta y la fue transformando gradualmente. Estas circunstancias urbanísticas afectaron inevitablemente la vida de las personas que tuvieron que ir adaptándose a estos cambios que se materializaban en nuevas calles, vías, medios de transporte y, por supuesto, en un mayor tráfico peatonal y vehicular. Del mismo modo, la legislación que en las dos primeras décadas del siglo XX no era clara frente a la manera de sancionar a alguien que había atropellado a otra persona, tuvo que ir adaptándose e incorporando nuevas normativas para determinar el grado de culpabilidad del inculpado.

31. ACPUdeA, “Accidentes”. 1926. *La Defensa* [Medellín], enero 5.

32. ACPUdeA, “Un niño aplastado por el carro del Tranvía”. 1926. *La Defensa* [Medellín], enero 5.

Referencias

Archivo Colección Periódicos Universidad de Antioquia, ACPUdeA, “Hechos de Policía”. 1913. *El Espectador* [Medellín], febrero 18; n.d. 1913. *Crónica Municipal* [Medellín], junio 4; “Un accidente en el F.D. de Antioquia”. 1914. *El Espectador* [Medellín], enero 27; “Hechos de Policía”. 1915. *El Espectador* [Medellín], enero 7; “Más piedras sobre los rieles”. 1915. *El Espectador* [Medellín], febrero 11; “Graves atentados”. 1916. *El Colombiano* [Medellín] marzo 4; “Automóviles”. 1916. *El Colombiano* [Medellín], febrero 9; “Resumen Gráfico”. 1920; *Medellín Cómic*, noviembre 13; n.d. 1920. *El Espectador* [Medellín], julio 6; “Dos individuos fueron aplastados anoche por un automóvil”. 1923. *El Espectador* [Medellín], febrero 23; “Accidentes”. 1926. *La Defensa* [Medellín], enero 5; “Un niño aplastado por el carro del Tranvía”. 1926. *La Defensa* [Medellín], enero 5.

Archivo Histórico Judicial de Medellín, AHJM, *Proceso por homicidio en el Ferrocarril de Antioquia*, Medellín, año 1914, caja 91, doc. 2060, f. 14; año 1926, caja 22, doc. 666, f. 7; *Juicio por homicidio en accidente de tránsito*, Medellín, 1924, caja 451, doc. 9925, ff. 8, 10v, 22, 50v; *Juicio por homicidio*, Medellín, 1927, caja 497, doc. 10619, ff. 4, 8v-9; *Proceso por homicidio*, Medellín, 1928, caja 497, doc. 10608, ff. 6, 3v.

Archivo Histórico de Medellín, AHM, sección despacho del Alcalde, *Fondo de la Alcaldía*, Serie Sentencias, año 1924, t. 64, f. 214; año 1930, serie solicitudes, t. 43, f. 70.

Betancur, Jorge Mario. 2000. *Moscas de todos los colores. Barrio Guayaquil de Medellín 1894 – 1934*. Bogotá: Ministerio de Cultura.

Cibera Mollá Cristina, Pastor Soriano, Juan Carlos y Alonso Pla, Francisco. 2002. “Un siglo de selección de conductores en España”. *Universitas Psychologica*. 1, 1: 19–30.

Colombia. 1914. *Código de Policía del Departamento de Antioquia 1914. Ordenanza Número 50 (del 30 de abril de 1914)*. Medellín: Imprenta Oficial, Capítulo 29, Artículo 294.

Dane. 1976. *Medellín en cifras. Ciudad tricentenaria*. Bogotá: Departamento Administrativo Nacional de Estadística.

De Hoyos, Germán. 2004. *Guía Ilustrada de Medellín*. Medellín: ITM, Edición Biblioteca Básica de Medellín.

Farnsworth-Alvear, Ann. 2000. *Dulcinea in the factory. Myths. Morals, Men, and Women in Colombia's, Industrial Experiment, 1905 – 1960*. Durham: Duke University Press Comparative and International Working-Class History.

González Escobar, Luis Fernando. 2007. *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: Crecimiento y modelos urbanos 1775 – 1932*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, Escuela del Hábitat Cehap.

_____. 2007. “Del higienismo al taylorismo: de los modelos a la realidad urbanística de Medellín, Colombia 1870–1932”. *Bitácora Urbano Territorial*. 1. 11: 149-159.

Martínez, Miguel. 1899. *Código Penal de 1890 Con Anotaciones y Leyes Reformatorias*. Medellín: Imprenta del Departamento.

Ochoa, Lisandro. 2004. *Cosas viejas de la Villa de la Candelaria*. Medellín: ITM, Edición Biblioteca Básica de Medellín.

Olano, Ricardo (Jean Peyrat). 1916. *Guía de Medellín y sus alrededores*. Biblioteca Digital Universidad de Antioquia, <http://tesis.udea.edu.co/dspace/bitstream/10495/177/1/GuiaMedellinAlrededores.pdf>

Universidad de Antioquia, *Fondo Archivos Personales*, Patrimonio Documental, 1924, doc. 250, f. 286.

