



UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

Transporte de pasajeros en Boyacá: devenires, instituciones, compañías
y empresarios, 1930-1965.

TESIS

YENIFFER ALEXANDRA CAMARGO BONILLA

Para obtener el grado de:
MAESTRO EN HISTORIA (Opción HISTORIA DE AMÉRICA)

DIRECTOR:
DR. MARTÍN PERÉZ ACEVEDO

Morelia, Michoacán, marzo de 2016.



Resumen: En la presente investigación se analizó la conformación y evolución del transporte de pasajeros en Boyacá durante el periodo 1930-1965. Para esto se consideró tres elementos fundamentales: en primer lugar, la relación entre la apertura y crecimiento de la infraestructura vial y las obras públicas con la consolidación de las empresas de transporte; en segundo lugar, la incidencia de la legislación y las políticas de Estado alrededor de dicho sector, en cuanto a la operatividad y estructura organizativa de la movilidad de personas en la región. Por último, la importancia que tuvo la creación y expansión de las sociedades de transporte en la formación de nuevas condiciones sociales para la actividad económica y cotidiana de la población.

Abstract: The investigation analyses the conformation and evolution about public transportation in Boyaca during 1930-1965. To get the objective we considerate three fundamental elements: 1) the relationship between opening and developed of roads and public work with the consolidation of transportation business, 2) The government politics and legislation about the same category and the organization of the mobility, including structure and operability in the regions. 3) The meaning of creation and expansion of transportation business societies and his relationship with the new social conditions for the economic and daily activities.

Palabras Clave: Boyacá, Empresas, Instituciones, Medios de Comunicación, Transporte.



INDICE

INTRODUCCIÓN.....	10
Capítulo I. Los transportes en Colombia y la realidad económica Boyacense.....	30
1.1 Perspectiva general de los Transportes en Colombia.....	30
1.1.1 El Magdalena en conexión a los puertos, arteria fluvial y red comercial.....	35
1.1.2 Las líneas férreas: Una visión de progreso frustrada.....	39
1.1.3 ¡Ha llegado el Camión!, beneficios y limitantes para lo movilidad nacional.....	47
1.2 Procesos y etapas en la economía colombiana, contrastes y realidades.....	49
1.2.1 Boyacá como espacio económico regional: industria y empresarios.....	54
Capítulo II. Proyección de carreteras en Colombia e inserción de la red vial Boyacense.....	64
2.1 La infraestructura vial de Colombia, un proceso de construcción, conservación y renovación.....	64
2.2 Boyacá comunicado, crecimiento de sus carreteras y caminos vecinales.....	70
Capítulo III. El transporte entre rutas, tarifas y marcos institucionales.....	93
3.1 Institucionalidad y legislación del transporte en Colombia.....	93
3.1.1 Dirección Nacional de Transportes y Tarifas, organismo de control y cambio en los sistemas de movilidad en Colombia.....	98
3.1.2 Resolución 120 de 1945, una propuesta de solución o incremento a la crisis del transporte.....	104
3.1.3 Reestructuración y control en la industria del transporte de pasajeros, 1950-1955.....	110



3.2 Plan tarifario y redes de movilidad en el transporte de pasajeros en Boyacá.....	114
--	-----

Capítulo IV. Las empresas del transporte de pasajeros devenir, cambios y continuidades, 1930-1965.....	135
---	------------

4.1 Nexos y proximidades en la organización empresarial del Transporte de Pasajeros.....	137
--	-----

4.2 Buses, chivas y automóviles al servicio de los Boyacenses.....	155
--	-----

4.3 Los empresarios del Transporte, actores económicos y sociales boyacenses.....	168
---	-----

4.3.1 Fruto Mejía, un icono del transporte boyacense.....	177
---	-----

4.4 Crecimiento, capitales y evolución de las empresas de transporte.....	180
---	-----

CONCLUSIÓN.....	190
-----------------	-----

ANEXOS.....	200
-------------	-----

ANEXO MAPAS.....	210
------------------	-----

ANEXO IMAGÉNES.....	219
---------------------	-----

BIBLIOGRAFÍA	
--------------	--



DEDICATORIA

A mi madre por acompañarme y apoyarme en
cada etapa y decisión de mi vida,
a mis abuelos por enseñarme la importancia
de cumplir cada proyecto propuesto,
a Obed López por ser una persona incondicional
en este proceso y todo lo que viene,
y a Chuy por estar a mi lado
todos los días trabajo y lectura.



AGRADECIMIENTOS

Al Concejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACyT) por acogerme y aceptarme dentro de su programa de becas, apoyo significativo que permitió desarrollar y culminar en tiempo y forma la presente investigación. Al Doctor Martín Pérez Acevedo por haber dirigido este trabajo, al cual brindó continuamente elementos que enriquecieron su estructura, aparato reflexivo, crítico y metodológico. Además agradezco su dedicación, tiempo y entrega para solucionar inquietudes, entregar materiales, y respaldar en momentos de conflicto emocional o académico. A las Doctoras Olga y Blanca Acuña Rodríguez por animarme a iniciar este proceso formativo, donde no solo se involucró un progreso a nivel teórico sino un cambio de mentalidad y crecimiento personal.

A todos los lectores y sinodales que con sus comentarios y sugerencias fortalecieron la tesis a nivel historiográfico y teórico. Al Doctor Mario Cerutti por su continua disposición frente a la lectura del trabajo y cada una de sus recomendaciones que ayudaron a matizar, ampliar y reevaluar algunas hipótesis e ideas planteadas en el mismo. Al Doctor José Alfredo Uribe Salas por la confianza puesta en mi trayectoria académica, así como las interrogantes que hizo alrededor de cada avance presentado. A la Doctora Deni Trejo por sus enseñanzas y su apoyo ofrecido en favor de mi labor como maestra en historia, y finalmente al Doctor Napoleón Guzman por su constante interés hacia el desarrollo de la investigación.



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Plan de Carreteras de Boyacá, 1931.....	73
Cuadro 2. Estudio comparado entre el Ferrocarril y el Camino del Carare.....	74
Cuadro 3. Carreteras pertenecientes a la Zona de Tunja (1938-1949).....	78
Cuadro 4. Estado de las Carreteras Boyacenses, 1938.....	82
Cuadro 5. Plan de Carreteras y Caminos departamentales, 1944.....	88
Cuadro 6. Carreteras y ramales en Boyacá, 1958.....	91
Cuadro 7. División administrativa oficinas de Tránsito en Boyacá.....	96
Cuadro 8. Miembros de la Comisión Nacional de Transportes.....	97
Cuadro 9. Tareas asignadas a la Dirección Nacional de Transportes y Tarifas.....	100
Cuadro 10. Organigrama Dirección Nacional de Transportes y Tarifas.....	102
Cuadro 11. Vehículos registrados o empadronados.....	104
Cuadro 12. Espacios de servicio por la carretera central del Norte.....	118
Cuadro 13. Rutas por carreteras Noreste y Carare.....	122
Cuadro 14. Rutas principales zona de Tunja (carreteras Centenario y Progreso).....	125
Cuadro 15. Líneas que abarcaron el occidente Boyacense.....	129
Cuadro 16. Rutas integradas por las provincias Tundama y Sugamuxi.....	130
Cuadro 17. Cambio demográfico en algunos municipios de Boyacá.....	143
Cuadro 18. Parque automotor boyacense, 1930-1965.....	158
Cuadro 19. Marcas dominantes en el Transporte boyacense.....	160
Cuadro 20. Presupuesto asignado a Boyacá para la importación de unidades.....	164
Cuadro 21. Ganancias liquidas retribuidas a los socios de <i>Transportes Tundama Ltda</i>	185



ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1.	Tarifas comparadas carretera Central del Norte y cercanías, 1942.....	120
Gráfico 2.	Costos tiquetes ampliación carretera Central del Norte, 1940-1947.....	122
Gráfico 3.	Precios diferenciales entre las carreteras Noreste-Carare e inmediaciones, 1942-1943.....	124
Gráfico 4.	Tarifas comparadas Zona Tunja, 1942-1943.....	127
Gráfico 5.	Natalidad de las empresas de transporte de pasajeros en Boyacá, 1930-1965.....	141
Gráfico 6.	Fertilidad empresarial del transporte por décadas.....	142
Gráfico 7.	Ubicación de las Compañías de transporte, 1930-1965.....	149
Gráfico 8.	Variación de capitales y número de socios según tiempo de proyección empresarial.....	151
Gráfico 9.	Precios o valor de los vehículos.....	162
Gráfico 10.	Capital empresarial y diferencias de inversión en el transporte de pasajeros.....	181
Gráfico 11.	Margen de utilidad empresarial de <i>Transporte Tundama Ltda</i>	186



ANEXO DE MAPAS

- Mapa 1.** División Política de Colombia, 1966.
- Mapa 2.** Caminos de Herradura en Colombia, Siglo XIX.
- Mapa 3.** Caminos, carreteras y Ferrocarriles en Colombia, 1926
- Mapa 4.** Vías de Comunicación en Colombia, 1939.
- Mapa 5.** Red Nacional de Carreteras, 1948.
- Mapa 6.** Proyección de vías en Boyacá, 1931.
- Mapa 7.** Carreteras y caminos de Boyacá, 1938-1942.
- Mapa 8.** Crecimiento vial en Boyacá, 1943-1950.
- Mapa 9.** Red de Carreteras Departamentales en Boyacá, 1958.



INTRODUCCIÓN

Alrededor del desarrollo industrial, la apertura de la agricultura comercial y la formación de nuevos espacios de mercado se generó la expansión de la infraestructura y los medios de transporte que fueron indispensables para la comercialización de los bienes producidos en las industrias, los alimentos cultivados por la economía campesina tradicional y productiva, las materias primas y la maquinaria importada para mejorar la tecnología al interior de las fábricas. Sin dejar a un lado, el significado e impacto generados para la movilización de personas, obreros o trabajadores industriales.

Históricamente, el transporte en Colombia se ha estudiado como parte de una cadena consecutiva compuesta por la mula, el barco, la canoa, el ferrocarril, el vehículo automotor y el avión.¹ En torno a esta, se han precisado aspectos como la conexión regional y el establecimiento de las poblaciones: la mula propició el reconocimiento del territorio y la actividad agrícola; el barco y la canoa sobre la figura del Río Magdalena² promovió el transporte de mercancías y la vida comercial al interior del país, además se convirtió en un punto central para el direccionamiento de líneas férreas, caminos o carreteras; el ferrocarril organizó y agilizó el transporte de mercancías desde los puertos al interior del país; y el vehículo automotor (camioneta, bus o automóvil) exigió una ampliación de las vías, hasta entonces, estrechas y mal estructuradas, vinculando, de esta manera, zonas apartadas de la realidad nacional y regional.

La transición o trasposición entre cada uno de los medios de comunicación que han existido en Colombia llevó a olvidar, e incluso a destruir el medio anteriormente utilizado, con el uso de sistemas de transporte considerados más modernos y con mejores proyecciones; por ejemplo, el ferrocarril, que inició desde el siglo XIX a proyectarse por varias zonas del país, se abandonó de cierta forma en 1940, cuando tomó fuerza y relevancia dentro de la gente el tranvía eléctrico y el autobús o el camión, tanto así, que para finales de la década de los sesenta la mayoría de líneas férreas dejaron de funcionar.

¹ CRUZ SANTOS, *Por Caminos de Tierra, Mar y Aire*.

² El Río Magdalena es la arteria fluvial más importante del país, permite desde la colonización hacer un recorrido general por Colombia, que implica viajar desde el interior hasta Santa Marta, alrededor de él se recrea la vida portuaria y comercial de gran parte del siglo XIX en el país. MEDARDO RIVAS, *Trabajadores de Tierra Caliente*.



Con base en lo anterior, algunos historiadores y economistas explican cómo, de cierta manera, estos medios de transporte se consideraron necesarios, de acuerdo a las condiciones económicas y a la política, u objetivo principal de los gobiernos en turno según el caso. Por ejemplo, cuando la economía giró en torno a la monoexportación cafetera, se impulsaron ciertos procesos de industrialización, robusteciendo en inversión y crecimiento de la red férrea. Empero, la caída comercial de este producto llevó a que se proyectaran, en paralelo a la línea férrea, carreteras y vías que comunicaran o vincularán la industria con los municipios de flujo comercial.³ Al igual que los cambios económicos, las instituciones y la política pública estimuló, o restó importancia, a los sistemas de transporte, los cuales se supeditaron operativa y administrativamente a las disposiciones cambiantes del Estado.

La formación de empresas y sistemas de transporte influyó en los cambios socio-económicos de los diferentes espacios regionales; en este caso, Boyacá. Departamento que se ha definido como una de las zonas del país con mayores atrasos, tal vez, debido al desconocimiento de su realidad empresarial y económica, ya que son pocas las investigaciones que abarcan o tienen por objeto la historia económica boyacense. Este, a su vez, se ha caracterizado por ser un espacio predominantemente rural, donde el sector agrícola y la economía campesina han tenido un papel determinante. Sin embargo, allí se desplegaron procesos empresariales e industriales caracterizados, en un primer momento, por la existencia de pequeñas compañías de tipo familiar que aprovecharon el impulso de políticas económicas desarrolladas durante los gobiernos de la república Liberal, a partir de 1930.⁴ Estos procesos fueron antecedente de complejos corredores industriales, constituidos para usufructuar la diversidad productiva de la región y la presencia de una gran variedad de recursos naturales, tierras y riqueza mineral.

Tanto la agricultura como el turismo y la industria fueron sectores que se vincularon al transporte, permitiéndole un crecimiento a nivel de rutas y formación de empresas; es decir, que la necesidad o demanda generadas por la producción agrícola y la expansión industrial propició la llegada de buses, chivas

³ SALAZAR MONTOYA, *De la Mula al Camión, apuntes para una historia del transporte en Colombia*.

⁴ PLAZAS DÍAZ, "Los primeros años del desarrollo empresarial en Boyacá".



o camionetas hacia zonas tal vez hasta entonces apartadas del mercado local o regional. Igualmente, la posición geográfica de Boyacá en la cordillera oriental de los andes colombianos y en la frontera con Venezuela justificó la configuración de una amplia red vial, que permitió llegar desde la capital a otros espacios como los Santanderes y el oriente del país.

Más allá de su estado, las trochas,⁵ caminos de herradura o carreteras de asfalto facilitaron la expansión del sistema de transporte automotor, pues las empresas conformadas suplieron insuficiencias de la población en cuanto a movilidad y prontitud. La existencia de una línea ferroviaria principal que solo conectaba en forma directa a la capital Bogotá con las tres ciudades más relevantes del departamento dejaba de lado a municipios aislados y provincias situadas al norte u occidente del mismo.

El transporte ha sido un sector significativo dentro de la historia económica nacional, sin embargo, los estudios que lo han abordado son insuficientes, en cuanto a la actividad empresarial y su organización interna. Por otra parte, en algunos estudios hace falta reflejar el vínculo directo del transporte con la infraestructura vial, las obras públicas del país y la incidencia de la política gubernamental para su desenvolvimiento. De esta manera, la investigación se propuso demostrar cómo la expansión del sector transporte permite entender la complejidad y dinámica del desarrollo económico de un espacio regional, a tal grado, que se plantea el desarrollo de un *tejido productivo local*.⁶

Por otro lado, la consolidación de la actividad transportadora conllevó una reflexión sobre la conformación de nuevas condiciones de vida que se divisaron a consecuencia de la movilidad y accesibilidad a diferentes espacios, así como, en los cambios dentro de sus actividades cotidianas y económicas.

Este último punto, de gran interés para esta investigación, llevó a plantear la pregunta sobre ¿cuál fue el proceso de consolidación del transporte de pasajeros y sus empresas dentro de los proyectos de desarrollo socioeconómico regional en el departamento de Boyacá? Esta interrogante ayudó a resolver, de

⁵ Denominación del común que se da a los caminos empedrados o de herradura.

⁶ Categoría planteada y discutida desde los años ochenta por académicos italianos y españoles que pretende analizar y definir la idea de desarrollo desde lógicas territoriales y espaciales más reducidas que la mirada nacional, fundamentada también en los planteamientos clásicos de Alfred Marshall. Esta ha sido ampliamente aplicada por investigadores mexicanos del Norte del país, dentro de los cuales se destaca a nivel práctico el trabajo de CERUTTI, "Crisis y reconversión del tejido productivo: La Laguna", pp. 2-3.



cierto modo, una de las limitaciones dentro de la historia económica que plantea Adolfo Meissel de la Roca,⁷ en torno a la ausencia de información en la región de Cundinamarca y Boyacá. Además, de explicar la incorporación de grupos de empresarios y el establecimiento de relaciones económicas a nivel regional, a partir del fortalecimiento de dicha actividad entre 1930 y 1965. A la par, indujo a una articulación de las condiciones viales y económicas de la región con las políticas nacionales normalizadoras y vigilantes del servicio de transporte.

En el departamento han desplegado algunos procesos de industrialización, en torno a pequeñas fábricas manufactureras y de producción de bienes intermedios o de consumo directo que se constituyeron desde finales del siglo XIX; cuyo impacto es considerable tanto para este como para el país, asimismo, han destacado ciertos medios de comunicación tradicionales como el arriero y el ferrocarril. Sin embargo, algunos no han sido aún objeto de investigación histórica; pese a los aportes que pueden tener dentro de los estudios regionales del transporte y la historia empresarial. Motivo por el cual, se consideró necesario desarrollar un análisis que dé cabida a dichos procesos desde una perspectiva local; pues, gran parte de los análisis en dichos campos se han centrado en otros espacios, por ejemplo, Antioquia, Valle del Cauca y Cundinamarca.⁸

En razón a que las investigaciones, tanto de transporte como de sus empresas, tienden a enfocarse en una zona específica, se emprendió este trabajo desde la perspectiva histórica en términos regionales de Boyacá,⁹ la cual aporta en principio a la línea investigativa empresarios y redes de poder establecida por la asociación centro de estudios regionales – REGION,¹⁰ y, además, a la historiografía económica nacional que poco conoce acerca de los

⁷ MEISSEL DE LA ROCA, “Los estudios sobre historia económica de Colombia a partir de 1990: Principales temáticas y aportes”, pp. 4-42.

⁸ LADRÓN DE GUEVARA, *El empresariado colombiano Una perspectiva histórica*, pp.287.

⁹ A lo largo de la tesis se usará más la categoría de espacio regional que en esta investigación no se refiere a la delimitación político-administrativa de los departamentos, sino a la articulación social, económica y cultural de territorios próximos entre sí (Cundinamarca, los Santanderes y Llanos Orientales), en donde la actividad productiva, organización demográfica y la historiografía convergen procesos colectivos. En este sentido, el estudio de Boyacá ya sea, en el orden económico o empresarial está vinculado con algunas situaciones de sus lugares colindantes, sin los cuales se definiría a éste como un espacio omnimodo.

¹⁰ Grupo de Investigaciones Históricas del Estado Colombiano, en el cual convergen trabajos académicos de la Universidad del Valle y la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, algunos de estos, inscritos a la línea de investigación historia empresarial e institucional.



procesos boyacenses. A nivel historiográfico, para el departamento se encuentra información referida a la consolidación de la industria textil, la formación y proceso de evolución de la empresa Acerías Paz del Río, la industria harinera a partir de la creación del Molino Tundama y la creación del sector siderúrgico.¹¹ Sin embargo, se observa un vacío respecto al estudio de las distintas modalidades de transporte, debido a la dificultad para encontrar otros trabajos de este corte y a los incipientes avances en historia económica.

La periodización planteada en la investigación se estableció a partir de la revisión de algunas fuentes notariales que evidencian: en primer lugar, la creación de la primera empresa de transporte e industria automotriz en Boyacá, denominada *Autobuses Saurer*, cuyo primer registro está en la escritura 729 de la Notaría Segunda del Circuito Centro el 6 de noviembre de 1930; y, en segundo lugar, la constitución de empresas de importancia nacional y regional se desarrolló hasta finales de 1965, tras la creación de la *Cooperativa de Transportadores Rápido Chicamocha*, y otras como *Autoboy*. Igualmente fue importante para definir la temporalidad a estudiar los inicios de la actividad transportadora bajo el auspicio legal y político del estado colombiano que se remiten a la década de los cuarenta del pasado siglo.

A lo largo de la investigación se corroboró que la evolución de las empresas de transporte de pasajeros en el periodo de 1930 a 1965 no fue un proceso lineal; por el contrario, se pueden encontrar cambios respecto al tipo de sociedad, estructura y formas de vinculación de los socios o el capital. Es decir, las compañías creadas durante estos años, con el pasar del tiempo, trataron en efecto de superar las limitaciones que había vivido la actividad transportadora, lo cual supuso el desarrollo de ideas innovadoras por parte del empresariado, de quienes se confirmó su experiencia, tradición y forma de organización que, realmente, no obedecen al modelo de empresario industrial.

De igual forma, se reafirmó que la configuración del transporte de pasajeros en el departamento de Boyacá impulsó procesos de modernización e integración socio-económica a nivel regional y nacional. La formación de nuevas

¹¹ En relación a estos temas se debe resaltar los artículos y trabajos de grado hechos por Leidy Díaz, Nubia Pineda, Olga Acuña, Carolina Barreto, entre otros investigadores vinculados tanto al grupo Región como a los posgrados de economía impartidos por la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.



rutas permitió: primero, la apertura de mercados locales a redes de comercio más amplias que difundieron la producción interna dentro de la economía del país; segundo, la vinculación entre el mundo rural y el espacio urbano y, por último, la configuración de espacios de sociabilidad.

Finalmente, se aseveró el impacto de la política pública y las transformaciones institucionales en la actividad transportadora de pasajeros, lo que determinó su orden administrativo y los espacios de servicio al devenir versátil de la misma y a las condiciones o exigencias económicas tanto del Estado como de los otros sectores y gremios sociales.

Perspectiva metodológica

Inicialmente la investigación estaba encaminada únicamente al campo empresarial; no obstante las fuentes y estructura de la misma la redirigió hacia cuestiones políticas, económicas y sociales que se aglomeraron bajo dos amplias ramas de la historiografía: por un lado la historia del transporte y las comunicaciones, y por otro el ya mencionado enfoque empresarial. En cuanto al primero se fundamentó el desarrollo e inserción de aspectos como la política pública y la red vial regional, tras la lectura de los trabajos realizados por María Teresa Ramírez que pese a su interés en las líneas férreas y el transporte de carga evidenciaron la importancia de incluir la intervención gubernamental y el estado de la obra pública como posibilitadores o limitantes para la configuración y expansión de los sistemas de movilidad.¹² En Colombia, este enfoque ha permitido reconstruir y explicar las transformaciones sociales que se originaron a partir de cambios dentro del sistema económico, la innovación tecnológica y la aparición o fortalecimiento de nuevos medios de comunicación que llevan a la metamorfosis de la cotidianidad colectiva e individual.

Jesús Antonio Bejarano realizó un balance del desarrollo de la historiografía económica colombiana, rescatando las tendencias y aproximaciones teóricas usadas para abordar distintas investigaciones y objetos de estudio, permitiéndose establecer dos características sobre la historia de los transportes, que se constituyeron en una línea transversal y conductora para el

¹² RAMIREZ, *La infraestructura de transporte en Colombia*, pp. 548, "Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía colombiana: 1900-1950", pp. 76, "Transport Infrastructure in Colombia and its Impact on the Economy", pp.



desarrollo de este trabajo. Como primera característica, el alto grado de participación de los norteamericanos en este campo, y, en segunda medida, la necesidad de comprender este tema desde la integración de los mercados y la construcción de vías y medios de comunicación.¹³ Este último aspecto es relevante, pues, se considera que la investigación direccionó uno de sus objetivos al análisis de la actividad del transporte, respecto a los cambios en las relaciones comerciales y los espacios que forjan nuevos vínculos sociales.

En este orden de ideas, la historia del transporte y las comunicaciones se transformó en elemento imprescindible, no sólo para exponer el contexto, sino para entender la inclusión de sus compañías conforme las condiciones socio-económicas y políticas de una región o un país. Por consiguiente, se dedicó una parte de la investigación a dos bloques temáticos: el crecimiento de la infraestructura vial como posibilitadora de la movilidad, tanto de carga como de pasajeros, y la institucionalidad que vigilaba y controlaba la actividad a nivel de rutas y tarifas.

La investigación se sustentó, primordialmente, en fuente primaria, pues los trabajos de transporte terrestre por carretera abordados desde el área histórica y empresarial en América Latina y, específicamente, en Colombia son muy escasos, lo que dificulta el contraste y análisis respecto a otras realidades o contextos. Aunque, existen amplios estudios e investigaciones sobre ferrocarriles y otros sistemas de transporte, se dificulta tomarlos como referencia analítica, en tanto, la operatividad, estructura, funcionamiento e integración empresarial y socio-económica es muy distinta a la encontrada para la movilidad de carga y personas en buses, camiones o automóviles.

La falta de interés en este campo se puede explicar desde varios aspectos: a) la importancia que se ha dado a otras modalidades como el ferrocarril y la navegación fluvial, considerados de mayor impacto para los procesos nacionales, la expansión de los mercados externos y la inserción de capital extranjero. b) La ausencia de referentes bibliográficos y anales que permitan constituir una base metodológica y teórica. c) La dificultad de acceder a archivos privados, situación que no ocurre con otros medios de comunicación, los cuales, por su carácter nacional, están organizados en fondos y archivos

¹³ BEJARANO, *Historia económica y desarrollo: la historiografía económica sobre los siglos XIX y XX en Colombia*.



documentales. d) La carencia en la historiografía del transporte en Colombia de investigaciones que amplíen sus periodos de estudio hacia la segunda mitad del siglo XX, pues, la mayoría se enfocan a finales del XIX y las primeras décadas de la pasada centuria.

Por tanto, es necesario plantear una propuesta metodológica que facilite a próximos trabajos su desarrollo y estructura. Dada las características y la operatividad del transporte de pasajeros, este no puede explicarse sin analizar la evolución y complementariedad que tiene con otros medios de transporte, en particular, la red férrea que se utilizó como referente para la ampliación y creación de rutas o líneas de servicio. Dicha propuesta se complementa con la postura de Gustavo Garza, quien incluye la actividad transportadora dentro del sector servicios, clasificándole como un elemento imprescindible para el incremento y desarrollo empresarial; al igual, que un factor determinante e impulsor de la infraestructura y obras públicas.¹⁴

Aunque no hay un consenso para definir la categoría servicios, se refieren algunas características homogéneas que permiten su identificación: la utilidad para el consumidor, el uso de la industria manufacturera, el hecho que sean gratuitos o generen un costo y el vínculo que se mantiene entre el productor-comprador independientemente de su consumo inmediato o duradero. Sin embargo, lo mencionado no implica que cada tipo de servicio tenga una particularidad funcional y social.¹⁵ Para el caso del transporte de pasajeros se encontraron ciertas cualidades, antes señaladas, por ejemplo: el beneficio socio-económico visto desde los procesos migratorios y la emersión del comercio; la relación directa con el sector automotriz como proveedor de insumos y redes de negocios; la atribución de una tarifa para su empleo; y la responsabilidad exigida al empresario frente al usuario en cuanto a su equipaje, seguridad y comodidad.

Por otro lado, el estudio del transporte de pasajeros implica definir regionalmente el espacio de interés en cuanto a la infraestructura y las obras públicas que, finalmente, serán elementos que favorecen o limitan la expansión del servicio y el crecimiento empresarial de las sociedades. Asimismo, es imprescindible estudiar las políticas públicas (inicios, modificaciones y revocaciones) que determinan la forma de funcionar de las empresas, los costos,

¹⁴ GARZA, "La revolución macroeconómica del sector servicios", pp. 1-3.

¹⁵ GARZA, "La revolución macroeconómica del sector servicios", pp. 8-10.



sanciones, registros e incluso balances financieros del sector. Esto sin dejar de lado las pretensiones institucionales y políticas que tienen tanto el poder ejecutivo como los empresarios en la regulación, control y vigilancia de la actividad. En este sentido, se debe valorar hasta dónde la normativa se cumple a cabalidad en beneficio o debacle del transporte. El orden legislativo y corporativo conduce, a su vez, a la revisión de las zonas de servicio, lo cual no puede solo enunciarse de manera tajante sin, al menos, una explicación del porqué de la importancia y centralidad de cierta línea o espacio para las empresas, los usuarios y el gobierno en general, por tanto, las consideraciones que se plantearon obedecen al contexto económico e histórico del objeto de estudio.

En síntesis, se sugiere a lo largo de este trabajo que la actividad transportadora, y todo lo derivado con esta, se entendería desde la teoría de *interacciones generales* que sustenta la localización o ubicación de los servicios acorde al papel de los empresarios, la política e instituciones gubernativas y la demanda social.¹⁶

En cuanto al enfoque empresarial se utilizaron algunos referentes conceptuales y metodológicos del mismo,¹⁷ en la medida que realiza a partir de la figura del empresario o la empresa, un análisis del contexto institucional, social y político. Pues, la actividad empresarial, ya sea de manera planificada u organizacional, revela las modificaciones a nivel técnico, las características del entorno geográfico inmediato y las condiciones socio-culturales de un grupo poblacional.¹⁸ De igual forma, es la historia empresarial, como lo muestra Joseph Schumpeter, un campo de estudio que cada vez más evidencia los procesos de desarrollo y las dinámicas económicas de una región o espacio.¹⁹

La historia empresarial se entiende en esta investigación como un campo del conocimiento dentro de las ciencias sociales, donde convergen los intereses de la historia económica y social con el fin de analizar fenómenos del contexto

¹⁶ Recogida en el libro de David Prince y Alasdair Blair publicado en Londres, en el cual se analiza desde dónde se ha estudiado y cómo ha cambiado la geografía del sector servicios.

¹⁷ Rama de la historia económica de tan cercano interés para historiadores y economistas ingleses, españoles, latinoamericanos y norteamericanos luego de la segunda mitad del siglo XX.

¹⁸ MARICHAL, "Avances Recientes en la Historia de las grandes empresas y su importancia para la historia económica de México", pp. 9-36.

¹⁹ SCHUMPETER, *Teoría del Desarrollo Económico*, pp.255.



empresarial. En esta se relacionan los procesos de desarrollo económico y las transformaciones políticas y sociales de una región o un país. Sus inicios son el resultado del interés norteamericano e inglés en forjar tendencias teóricas que, por un lado, analicen la función del empresario y, por otro, estudien el vínculo entre la organización de las empresas y las transformaciones socio-económicas de un espacio.²⁰

Ciertamente, cada enfoque historiográfico y económico facilitó la comprensión de distintas categorías, por ejemplo, al empresariado se ha vinculado de forma recíproca con las decisiones y condiciones de la empresa. Tal como lo plantea Joseph Schumpeter, el empresario “es el agente capaz de dar una respuesta creadora, esto es poner en marcha innovaciones o nuevas combinaciones de los factores de producción”,²¹ por tanto, él es quien genera los cambios empresariales. Dichas perspectivas, también, posibilitan analizar cuál es el papel de las instituciones en torno al desempeño de las empresas y cómo estas últimas, a lo largo de su historia, van a emprender cambios dentro de su administración y orden interno.²²

Del mismo modo, se utilizó la noción de *tejido productivo local* como eje transversal de la investigación, con la cual se pretendió corroborar y plantear una de las conclusiones centrales que da explicación al escenario económico regional de Boyacá, esta integra tres aspectos claves: “a). Interrelación generada y sostenida entre productores y empresas dentro del mismo ámbito regional, b) constante cooperación entre productores, c) vínculos económicos, familiares y organizacionales que establecen los agentes productivos para la diversificación de actividades.”²³ Factores que dentro del objeto de estudio están vistos, por un lado, en la incidencia y vínculo estratégico sostenidos con Bogotá y los Santanderes y, por otro lado, en la interacción del transporte como multiplicador, dinamizador o dependiente de las actividades económicas predominantes de Boyacá.

Además, se recogen algunos de los aportes de Dennis Maillat, quien considera que el *sistema productivo local* revaloriza el papel de las pequeñas y

²⁰ IBARRA, “La historia empresarial”, pp. 1-2.

²¹ SCHUMPETER, *Teoría del Desarrollo Económico*, pp.255.

²² NORTH, *Estructura y cambio en la historia económica*, pp. 244.

²³ CERUTTI, “Fertilidad empresarial en Monterrey (1885-1930)”, p. 4



medianas empresas en el entorno regional, pues, las diferentes crisis económicas originaron que las grandes compañías dejaran de verse como las únicas generadoras de innovación y cambio. Por ello, se empezó a plantear que el desarrollo partiría desde el contexto regional; es decir, los espacios regionales empezaron a considerarse estructuras activas de transformación. En este sentido, el sistema productivo local categorizado de diferentes formas, básicamente, tiene por objetivo reconsiderar el papel y dinámica industrial-económica tan compleja que puede desplegar en un pequeño espacio.²⁴

Este, a su vez, entrevisté que una compañía local puede originar redes de producción, innovación económica y cambios sociales, de modo tal, que tanto la empresa incide en la cotidianidad regional como esta aprovecha las condiciones históricas y económicas allí encontradas. En resumen, los sistemas productivos locales surgen de la constante interrelación entre los agentes económicos, las actividades, el mercado y las políticas institucionales reguladoras dentro de un entorno. Lo interesante de su propuesta es el ajuste que tiene con el tipo y estructura misma de las compañías de transporte de pasajeros, las cuales, como se verá más adelante, se conformaron con capitales pequeños y trayectorias cortas de duración, es decir, estas son sociedades pequeñas pero fundamentales para la actividad y demás sectores económicos del departamento.

Historiografía del transporte y las comunicaciones

Los estudios del transporte muestran grandes avances en cuanto a los ferrocarriles y los cambios que estos generaron para el comercio interno y externo en Colombia, en su relación con el desarrollo de infraestructura en el marco regional y nacional. La recopilación que hacen los investigadores sobre el transporte se constituye en base a tres aspectos: primero, la incursión de los ferrocarriles, el transporte aéreo y marítimo en la formación de las grandes ciudades y puertos comerciales; segundo, la evolución de la infraestructura, maquinaria, redes de transporte y las empresas, luego de la consolidación de proyectos modernizantes; y, tercero, los empresarios y las familias pioneras en esta actividad. No obstante, se presentarán los trabajos que atañen únicamente

²⁴ MAILLAT, "Sistemas productivos locales y sistemas innovadores", pp. 77-79



algunos aspectos de interés central para la movilidad de personas en cuanto a política pública, empresas y la configuración de red vial regional.

Respecto a lo anterior se pueden destacar cuatro trabajos relacionados con la historia del transporte de pasajeros. El primero es de Fabio Botero Gómez,²⁵ en el que define la complejidad existente entre ciudad, espacio y transporte, resaltando, en cierta forma, el papel y la dimensión que le da a una ciudad contar con medios de movilidad y comunicación. Botero recoge los avances que han tenido los sistemas de transporte en Medellín, el tranvía animal, el ferrocarril, el tranvía eléctrico y el autobús; por cada uno revisa las limitaciones que tiene, los cambios que produce en términos de mercado, economía y relaciones sociales, los beneficios que acoge y la suplencia de un modelo por otro. Este trabajo, facilitó el establecimiento de algunas variables que se debían tener en cuenta para la investigación, además, es un ejemplo muy cercano de cómo se puede abarcar el tema del transporte.

En Bogotá se hace una historiografía del transporte en relación al progreso en el ensamble de buses, es decir, la conversión de una ciudad de carretilla y tranvías a un mundo que busca la modernidad justo tras la llegada de buses y camionetas; que con el paso de tiempo cuentan con carrocerías más modernas y de mayor comodidad para la población. En mi opinión, el aporte primordial de este libro es la colección fotográfica que tienen sus autores sobre los vehículos automotor que posibilitaron el desarrollo de un sistema de transporte, no solo en la capital, sino en todo el país.²⁶

Del mismo modo, el libro titulado *Empresas Públicas de Bogotá Siglo XX* es fundamental porque emprende un análisis de la conformación del tranvía municipal como antecedente en cuanto a estructura administrativa, técnica y operativa, de la empresa distrital de transporte urbano que controló las líneas de servicio e introdujo al parque automotor los autobuses a mediados de los años cincuenta. A diferencia de las dinámicas en la movilidad de pasajeros boyacenses, en la capital del país los cambios en las modalidades resultaron de las iniciativas que presentaba la administración distrital para la estructuración y mejora en el servicio.²⁷

²⁵ BOTERO GÓMEZ, *Historia del Transporte Público de Medellín (1890-1990)*, pp.142.

²⁶ PERGOLIS y VALENZUELA, *El libro de los Buses de Bogotá*, pp. 159.

²⁷ RODRIGUEZ BAQUERO, *Empresas públicas de transporte en Bogotá*, pp. 282.



Para Boyacá se encontró, recientemente, un artículo que describe algunas cuestiones sobre el transporte regional a partir del enclave industrial de Acerías Paz del Río. Este complementó el avance del presente trabajo y contribuyó con dos mapas o ilustraciones que reflejan el estado de la infraestructura vial hacia los años treinta y setenta de la centuria pasada, así como el adelanto del trazado de carreteras auxiliares que servían para movilizar carga y trabajadores de la empresa. También, fue importante la síntesis que expone respecto a los flujos de carga y las posibles zonas de mayor incidencia migratoria poblacional, las cuales, se utilizaron como punto de partida para algunas aseveraciones que respondían a por qué la configuración de ciertas zonas predominantes del servicio.²⁸

En efecto, la diversificación de la industria después de 1930 impulsó la producción de bienes a nivel nacional -papel, llantas, aceite vegetal- y la construcción de parque automotriz. Y es, justamente, este último rubro, en compañía de la expansión del sector siderúrgico a raíz de la creación de acerías Paz del Río, el que permite referir procesos de modernización, desarrollo empresarial e inserción a la economía nacional. De ahí, que se consideraron relevantes los trabajos cuyo objetivo principal ha sido estudiar el desarrollo industrial del departamento.

En la expansión y crecimiento de la industria tuvo gran incidencia el desarrollo de las empresas de transporte de carga y pasajeros, que facilitaron la consolidación de relaciones comerciales locales y externas. Incluso, se corroboró que la evolución en el transporte boyacense fue paralelo a la aparición de algunas industrias de carrocería y autopartes. Este engranaje del transporte con el sector automotriz, coincide con algunas conclusiones de Juan Carlos Pergolis, quien menciona cómo la conformación de la empresa de pasajeros Transbolívar corresponde, temporalmente, con la primera importación de buses carrozados por la Blue Bird, que van a ser un éxito dentro del gremio transportador por ser una de las primeras unidades de chasis Ford.²⁹

²⁸ PEREZ y GARCÍA, “Zona industrial de Boyacá, de un enclave a una zona de conurbación”, pp.16

²⁹PERGOLIS y VALENZUELA, “La industria carrocera en Boyacá”, http://www.busesdecolombia.com/index.php?option=com_content&task=view&id=44&Itemid=0., [Consultado el 10 de enero de 2014].



Avances y perspectivas de la historia empresarial en Boyacá

Con base en teóricos norteamericanos e ingleses, se inicia la expansión de los estudios empresariales en Latinoamérica. Esta rama de la historia económica tiene sus primeros avances en nuestros países hacia la décadas de los ochenta y noventa. A nivel del continente, se encuentran trabajos interesantes e investigadores muy sugerentes, como Mario Cerutti, María Eugenia Romero Ibarra, Leticia Gamboa, Marcela Hernández Romo, Eva Rivas Salas, Sandra Kuntz, José Alfredo Uribe, Carlos Ladrón de Guevara, Eduardo Sáenz Rovner, entre otros, que han abierto distintos horizontes, metodologías y objetos de estudio, con los cuales han integrado el análisis y revisión de empresas a los procesos históricos y de cambio regional o nacional que definieron el devenir económico de sus países. Sin embargo, dichas investigaciones no se mencionarán, pues se profundizó en los avances y escenarios que ha tenido este campo en Boyacá.

La historiografía económica y empresarial del departamento es incipiente, no obstante, las propuestas de Leidy Plazas Díaz en torno a la industria harinera, específicamente, el molino Tundama son muy pertinentes. En su trabajo ella menciona cómo la vida de los habitantes de este municipio empieza a tener eventualidades a partir de la expansión y tecnificación de la producción harinera, en tanto, gran parte de los campesinos centran su siembra y trabajo en cultivos de trigo, maíz y cebada, que, luego, serían procesados para el comercio local y nacional.³⁰ En este sentido, vincula dos aspectos principales de este trabajo, que fueron la reconstrucción histórica de un sector económico y los posibles cambios generados, por él mismo, dentro de la cotidianidad social de la población.

De igual manera, esta autora publica un artículo que, si bien no incluye la actividad transportadora, sitúa a Boyacá dentro del desarrollo y crecimiento industrial, a raíz de tres actividades: la industria harinera, servicios públicos (teléfono y correo) y producción cervecera. En cada una de estas expone los factores de incidencia en la figura y constitución de las empresas con respecto a las condiciones económicas antes de la década de los treinta del siglo XX y tras las reformas liberales de los mismos años, información que brinda un panorama de la economía regional previo y durante el periodo estudiado.³¹

³⁰ PLAZAS DÍAZ, "La Industria Harinera en Duitama-Boyacá 1920-1940", pp. 20.

³¹ PLAZAS DÍAZ, "Los primeros años del desarrollo empresarial en Boyacá", pp.19.



La tesis doctoral de Carolina Barreto acerca del sector siderúrgico y el corredor industrial en Boyacá, que abarca un periodo más contemporáneo, es imprescindible porque refiere algunas cuestiones y elementos de la economía del departamento desde mediados del siglo pasado. A su vez, incluye consideraciones en torno a la importancia del transporte tanto de pasajeros como de carga para el crecimiento empresarial y la ampliación de la industria incipiente ubicada en el corredor comprendido entre Duitama y Sogamoso.³²

El artículo de Olga Acuña Rodríguez. Como bien indica la autora, es una aproximación acertada de los primeros avances en la constitución y consolidación de empresas y grupos de empresarios en distintos sectores de la economía (servicios, agricultura e industria pesada). Sus aportes principales a este trabajo son ciertos referentes señalados respecto a la creación de las primeras compañías de transporte, tanto de carga como de pasajeros, las cuales se utilizaron para indagar sobre dicha actividad en los archivos municipales y regionales de Boyacá.

Con el panorama expuesto anteriormente, acerca de los avances y enfoques desde dónde se han estudiado y planteado las investigaciones del transporte y las empresas a nivel regional, se observa la existencia de vacíos historiográficos. Estas omisiones o faltas son fundamentales llenar para realizar, finalmente, una perspectiva más completa de los medios y sistemas de comunicación de este país. Además, es evidente que la atención prestada a ciertas regiones tradicionalmente presentadas en la historia de Colombia como polos de desarrollo y progreso económico, conllevó a pasar por inadvertidos lugares que también son interesantes, porque tienen particularidades históricas, socio-políticas y económicas propias, como el caso de Boyacá.

Por otro lado, se encontró solo un trabajo que abarca el transporte de pasajeros o el transporte público desde una perspectiva empresarial. La bibliografía nos muestra algunos adelantos en otros campos como infraestructura, condiciones institucionales y vínculos socio-económicos, sin embargo, en el espacio regional indagado es muy poco lo escrito y planteado a nivel historiográfico, incluso, han sido investigadores de otras disciplinas quienes se han aproximado a esta temática.

³² BARRETO BERNAL, *Conformación del empresariado del sector siderúrgico en Boyacá*, pp. 263



Fuentes

Para la investigación el uso de información notarial y genealógica amplió los datos existentes respecto al origen, crecimiento y trayectoria de los empresarios de transporte en Boyacá. La remisión a los archivos de notarías permitió acceder a registros de sociedades comerciales, tipificación de los negocios, actividades y acciones realizadas por las empresas. Tal como señala Joaquín Viloría de la Oz, para la historia empresarial estos son de gran importancia, ya que se inscribían los negocios y acuerdos económicos de las sociedades.³³

Las fuentes notariales que se utilizaron para la investigación están resguardadas en archivos municipales y departamentales, así como, en notarías privadas que las catalogaron como fondos, puesto que Boyacá no cuenta con un Archivo de Notarías en forma. Por ello, se visitó las ciudades de mayor número de habitantes, flujos comerciales y redes económicas donde se registraron y fundaron los negocios pertinentes al tema. Más allá de la abundante y acertada información, una de las grandes limitantes fue su dispersión y falta de organización, en la mayoría de los lugares consultados no existe un índice, los tomos se encuentran en estanterías divididos según número de notaría y ciudad a la que pertenecen, por ende, si se quisiera rastrear, en su totalidad, el objeto estudio, es necesario visitar, cuanto menos, las jurisdicciones que resguardan los libros más antiguos.

En primer lugar, se accedió al Archivo Central del Municipio de Sogamoso, en donde se hallan escrituras, actas de protocolización y juicios de sucesión de la zona correspondiente a la provincia Sugamuxi. Igualmente, se buscó en las notarías primera y segunda de la ciudad de Duitama que contienen información establecida luego de 1955 y 1961, respectivamente. Para los años anteriores, fue obligatoria la visita de la Notaría única de Santa Rosa, donde residen los archivos de la provincia Tundama, después que el presidente y político boyacense Rafael Reyes, hiciese de este municipio un centro administrativo, jurídico e histórico de la zona centro del departamento. Además, se revisó el Archivo Regional de Boyacá, donde se ubica todo lo correspondiente a los trámites y diligencias de los habitantes de la provincia Centro, Valderrama y

³³ VILORIA DE LA OZ, "Fuente Notarial e Historia Empresarial".



Ricaurte, quienes se acercaban a la Notaria Primera y Segunda de Tunja para registrar sus documentos.

En los archivos notariales se indagaron las escrituras de constitución de las sociedades o empresas, la protocolización de los estatutos y algunas actas administrativas, así como el tipo de sociedad, es decir, si la organización e inversión correspondía a una cooperativa, sociedad limitada o anónima. Asimismo, se revisó el capital representado en dinero o en bienes activos (buses, automóviles, lotes, etc.), los documentos de disolución, la venta de acciones y la prórroga en la vinculación de afiliados y socios.

Por otra parte, se accedió a las Memorias del Ministerio de Obras Públicas recopiladas en la Biblioteca Nacional de Colombia, en las que se encontraron varios elementos. En primer lugar, el estado, progreso y planeación de carreteras en el país presentadas por los diferentes regímenes presidenciales. Segundo, el tipo de carrocería según marca o referencia y la variación estadística sobre la importación de automóviles, buses o camiones. Tercero, las misiones e intervenciones extranjeras que se incluyeron en la política pública nacional, tal fue el caso de la misión Currie a mediados del siglo XX.³⁴ Por último, en cuarto lugar, los adelantos en las vías de nuestro departamento como región colindante con el centro administrativo y político nacional. Pese a la abundancia de información de esta fuente, uno de sus problemas fue la falta de recapitulación anual para el lapso comprendido por el trabajo, en particular, lo que compete a la década de los cincuenta del pasado siglo donde sólo se registraron los sucesos y modificaciones de 1959.

En cuanto a la hemeroteca, se hizo una revisión de periódicos gubernativos como el *Diario Oficial*, donde se registraban las licencias de funcionamiento de las empresas, las leyes, decretos y ordenanzas que emitían los gobiernos y ministerios en relación al transporte. Dicha legislación dio cuenta de los cambios y nuevas exigencias que, durante el periodo mencionado, aparecieron anual o, incluso, mensualmente para la vinculación de rutas, el

³⁴ Es una misión emitida por el Banco Mundial, en donde, se envía en 1949 al economista Canadiense Lauchlin Currie a explorar y analizar la situación económica de Colombia en diferentes actividades o sectores, incluyendo el transporte, para dar un reporte a nivel internacional, pues tan solo el año anterior había experimentado una de las olas de violencia de mayor impacto nacional. Sus reportes, fueron decisivos para establecer cambios o mejoras en la política económica nacional.



aumento de tarifas y el estado en el que debía permanecer cada carrocería, según número de pasajeros e insumos de traslado. En éstas, por lo general, se encontraron las nuevas políticas de transporte en relación a la formación de parque automotores y el flujo o circulación de automóviles por las carreteras existentes.

Del mismo modo, *El Boyacense*, periódico de la gobernación del departamento, en el cual se hacían públicas las ordenanzas sobre construcción, conservación y complementación de carreteras y planes viales, así como, medidas sobre el tránsito en Tunja y el racionamiento de la gasolina, fue un referente relevante. No obstante, la compilación de estos en el Archivo Regional de Boyacá era interrumpida, su estado en ocasiones impedía la lectura completa de una resolución, y los tomos no referían una catalogación que facilitara el rastreo de las noticias, lo que obligaba a una revisión del recurso completo. En lo que respecta al *Diario Oficial* se recomienda ir directamente al Archivo General de La Nación que sí cuenta con un registro integral desde sus primeras publicaciones en el siglo XIX, empero, la indagación de algunos volúmenes debe ser total, pues, aún no tienen índice.

Además, se accedió a prensa nacional como *El Espectador* y *El Tiempo* que registraban noticias sobre producción de automóviles y camiones, funcionamiento de las fábricas de llantas, reglamentación del transporte, paros y movilizaciones del sector, y algunos datos sobre las carreteras. Estos sirvieron como referentes generales, pues, fueron muy pocas las notas dedicadas concretamente a Boyacá. Por consiguiente, fue necesario ir a la imprenta de periódicos regionales como *el Radical*, *Svamos*, *Gato suelto*, *El Transportador Colombiano*, *la Entrevista*, *Acción Cívica* y *El Vigía* --unos de corte católico y otros de postura liberal en razón a la división bipartidista del país--, en los que usualmente se presentaban informes sobre carreteras y cámaras de comercio, letreros de empresas de autobuses, noticias de asambleas de transporte, fondo de vías e industria de llantas.

Uno de los problemas relativos a la hemerografía local es la discontinuidad que tienen algunos medios de difusión, de los cuales, sólo existe un año, dos o tres de su vigencia; situación que impidió un seguimiento constante de las primicias y acontecimientos.



En paralelo a la revisión de fuente documental, se realizó un trabajo con fuentes orales como otro *tipo de información factual*. En estas, se aglutinaron datos que redimieron la conservación de la memoria de aquellas familias o personajes que recuerdan y exponen cómo fue la configuración del transporte de pasajeros en Boyacá. La recuperación de memoria histórica fue a su vez, una contribución a las experiencias y conocimientos sobre la historia regional y empresarial de Boyacá.

Finalmente, se accedió a documentación de la empresa Cooperativa de Transporte Flotax Duitama (Cooflotax), en donde se hallaron actas de constitución, escrituras de conformación de sus estatutos, presupuesto y asociados, además de algunas revistas que resumían la historia de la empresa, las rutas que manejaba y las formas de operación y funcionamiento que tenía en relación a las resoluciones expedidas por el Ministerio de Obras Públicas. Aunque, se indagó en papeles significativos de la compañía, los datos estadísticos y financieros conforme a lo estipulado por la ley General de Archivos del país exigen se resguarde únicamente información de veinte años atrás, por tanto, las actas y folletos de revisión fiscal aparecen desde 1980 en adelante. Cabe mencionar que la principal dificultad de la investigación fue, precisamente, no incluir más que un archivo privado de las sociedades; muchas negaron las peticiones realizadas bajo el amparo de reserva y propiedad, mientras que otras aceptaron la visita, comentando el extravío de documentos luego de la muerte de los primeros propietarios.

Sin embargo, se lograron los objetivos propuestos a través de las fuentes y, ante todo, en la estructura misma de la tesis, la cual se desarrolló en cuatro capítulos que se articularon a las hipótesis e interrogantes planteados bajo una línea de explicación deductiva, que parte de lo general para llegar a un análisis particular del espacio regional. En este orden de ideas, primero, se realizó un balance historiográfico-contextual de los cambios, vínculos y avances de los sistemas de transporte en Colombia desde la importancia de la figura del carguero, la navegación fluvial alrededor del río Magdalena como referente geográfico y económico que facilitó la organización de la red férrea, los problemas inherentes, así como, los beneficios que causó el ferrocarril y, por último, el impacto de este en la configuración de las vías como antecedente principal para la instauración del transporte terrestre automotor. También, se



dieron algunos referentes de Boyacá, enfatizando principalmente en su estructura económica y los procesos graduales de industrialización que refiere la bibliografía existente.

En el segundo capítulo se reconstruyó la red vial de carreteras y caminos de herradura que se configuró a nivel regional conforme exigían las demandas sociales, necesidades económicas y proyectos gubernamentales. Este muestra las ventajas generadas por algunas de las carreteras para el transporte y la sociabilidad poblacional, así como, los obstáculos y contrariedades que tuvieron en razón a los interés particulares de los políticos, tales como la exclusión de algunos planes nacionales y la falta de presupuesto del país y el departamento para llevar a cabo el sin número de propuestas aceptadas y proyectadas. A la par, se reflejó el estado de las vías, las dificultades para implementar materiales y técnicas modernas, y el afán de consolidar un trazado de caminos sin incluir las características morfológicas del espacio.

Teniendo en cuenta lo expuesto en materia de infraestructura, se plantearon algunos referentes sobre la transición institucional, inicios, devenires y modificaciones de la política pública como factores determinantes para la conformación de las empresas y la organización funcional de la actividad transportadora. Estas ideas antecedieron a otro de los puntos principales de la investigación, que fue lo concerniente a tarifas y rutas; en estos rubros, primero se buscaba dar a conocer las condiciones en obras públicas y normativa institucional para, luego, referir su puesta en práctica. Es decir, se analizó el vínculo entre esta última con las variaciones en materia de costos del servicio, principios que se tuvieron en cuenta para la instauración o rechazo de nuevos precios y la designación de líneas donde operarían las compañías. Además, se explicó la utilidad social y económica que tuvieron las distintas zonas de servicio.

Por último, se dedicó un capítulo al estudio de las empresas constituidas en cuanto a tipo de sociedad, administración, capitales y ciertos aspectos relativos de sus estatutos (disolución, número de socios). Además, se incluyó un breve panorama sobre el parque automotor en Boyacá, pues, esto permite precisar la amplitud del campo, con respecto a otras zonas del país, y señalar ciertos problemas para la estabilidad del mismo. Del mismo modo, fue imprescindible dedicar un apartado para caracterizar y plantear algunas generalidades distintivas del empresario del transporte.



Capítulo I. LOS TRANSPORTES EN COLOMBIA Y LA REALIDAD ECONÓMICA BOYACENSE

En el presente capítulo, se pretende hacer un acercamiento histórico a los cambios y procesos que Colombia ha experimentado en relación a la configuración de los sistemas de transporte. Nos parece fundamental entender el contexto en que estos se han instaurado, las transformaciones sociales y económicas que propiciaron en ciertos momentos o periodos y las diferencias entre cada uno, a nivel de beneficio social. Establecer un panorama general de los transportes implica, por un lado, analizar las políticas económicas que han atenuado las variaciones, limitaciones y potencialidades de cada medio y, por otro, tener en cuenta una serie de elementos (geográfico, cultural, económico) que determinan su funcionamiento a nivel local, regional o nacional.

De acuerdo con lo expuesto, es primordial hacer mención de la evolución y los trastornos existentes en la historia económica del país, es decir, explicar cómo Colombia a lo largo de los siglos XIX y XX ha sufrido una continua diversificación de su economía con respecto a las posibilidades brindadas en el mercado mundial, las relaciones exteriores y la imagen que éste puede proyectar. No es fortuito que tanto la agricultura, la minería como la industria dependieran en su momento de la materia prima de otros países, o de las demandas, necesidades y transformaciones que las demás naciones tenían. En torno al escenario económico de Colombia, se puntualizará en ciertos aspectos particulares de la economía boyacense, tratando de articular la dinámica nacional con la regional, en particular lo referente a la configuración de la industria local y su impacto en el mercado interno del país.

1.1 Perspectiva General de los Transportes en Colombia

El transporte es un servicio que ha existido desde siempre en la vida y cotidianidad de los pueblos. Sus cambios derivan, por una parte, de las necesidades y exigencias de la población en busca de mejores condiciones de movilidad comercial e individual y, por otra, de las tensiones y desórdenes generados al interior de cada sistema; es decir, los problemas acarreados desde la compleja articulación de la geografía, la economía, la sociedad y las políticas institucionales del Estado. No podemos olvidar que el transporte, ya sea de empresa privada u oficial, es un servicio público que, tal como señala Darío



Samper, es indispensable para la mayoría de los habitantes de Colombia.³⁵ Por lo tanto, constituye un foco de intervención e inversión para el Estado que se ha encargado, a lo largo de la historia, de construir en cadena rodante puertos, líneas férreas y caminos o carreteras.

El análisis de la actividad transportadora en Colombia ha suscitado varios debates acerca del impacto que, a nivel nacional, ésta tiene en el desarrollo económico. Emilio Latorre³⁶ considera algunos autores que responden al interrogante: ¿cómo los transportes introducen nuevos escenarios sociales? Esta inquietud nos ayuda a comprender mejor la historia de los transportes, en la medida que conduce a un acercamiento de factores implícitos, o presentes, en la constitución de cualquier empresa y sistema de movilidad. En primer lugar, el impacto en las redes de comunicación y la relación de una población y unas regiones dispersas en un espacio geográficamente diverso; en segundo lugar, la estimulación del sector industrial; en tercer lugar, el atraso de nuestros medios de transporte a raíz de la inestabilidad política y el interés particular de los gobiernos; y, por último, el crecimiento urbano.

El transporte surgió en Colombia como medio básico para la integración de un país diverso en regiones, topografía e historia. “El avance de este no es más que el recorrido de las necesidades de una sociedad cambiante que poco a poco se da cuenta del acelerado mundo en el que habita.”³⁷ Desde la perspectiva de Cruz Santos, cada medio de transporte que existió es el resultado de la aparición y desarrollo de técnicas al interior o exterior del país; por ejemplo, el ferrocarril no hubiese funcionado sin la invención de la locomotora de vapor hecha a manos de ingleses y norteamericanos. De igual forma, sucede con la herencia de los romanos respecto de la construcción de caminos. Referirnos a la historia de los transportes en Colombia es, como menciona German Arciniegas,³⁸ un reconocimiento del cuento aventurero que nos permite situar la majestuosidad de los paisajes, las diferencias de sus gentes y el recorrido de un pasado.

³⁵ SAMPER, *Introducción al estudio del transporte*, p. 12.

³⁶ LATORRE, *El transporte y el crecimiento regional en Colombia*, pp. 39-47.

³⁷ CRUZ SANTOS, *Por caminos de tierra, mar y aire*, p.14.

³⁸ ARCINIEGAS, Germán, “Caminos Reales de Colombia”, en <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/caminos/indice.htm>. [Consultado el 3 de abril de 2014].



En Colombia, la primera aplicación práctica de un modo de transporte se remite a las comunidades prehispánicas, quienes en su afán de intercambio o trueque comercial empezaron a recurrir a distintas formas de movilidad que, incluso, repercutieron en su sistema de organización, ya que algunos grupos concentraron su población en puntos cercanos al Río Magdalena, medio de transporte y eje de mercado más importante en aquel entonces. Antes de la mula, era común encontrar la figura del carguero humano que a sus espaldas debía llevar los productos. Por ejemplo, los laches, quienes fueron muy importantes por ser intermediarios en el abastecimiento de sal y bienes derivados de esta, en su entorno más cercano al Norte de Boyacá, específicamente el área de la Sierra Nevada del Cocuy, debían trasladarse a pie por largos caminos cordilleranos.³⁹

Precisamente, es la presencia de la cordillera de los Andes en el país una de las razones que explica la dificultad de renovar los medios de transporte, incluso, causa curiosidad que ante procesos de modernidad en otros países, en Colombia en 1930 siguiera incrementándose el uso de la mula y el arriero. Este no es el único caso, en el siglo XIX, luego del proceso de independencia, el mal estado y direccionamiento de los caminos de herradura hizo que los animales de mayor resistencia en carga se vieran incapacitados para trasladarse desde los espacios de origen a otros lugares, así lo manifiesta Rafael Darío Muriel cuando menciona:

En épocas de invierno se institucionalizaba el "Hombre Carguero" como medio de transporte, ante la irregularidad topográfica de los caminos existentes. Los cargueros humanos fueron más seguros que las mulas, lo que fue muy importante para el desplazamiento espacial de personas.

Los cargueros obraban coordinadamente de acuerdo al tipo de mercancía a transportar y de acuerdo al terreno y topografía. Los caminos eran construidos en línea recta sin bordear las cordilleras, de manera que se iba de la cima a las hondonadas para luego subir de nuevo en línea recta haciéndose el viaje lento y dispendioso. Por ejemplo, hacia 1840, los cargueros -entre Cartago e Ibagué--se recorrían los cien kilómetros de camino en seis o siete días, mientras que las mulas gastaban el doble y eran evitadas por los viajeros por el frecuente riesgo de despeñarse.⁴⁰

³⁹ ACUÑA RODRÍGUEZ, "Circulación indígena de sal e integración socioeconómica en la sierra nevada del Cocuy", pp. 5-9.

⁴⁰ MURIEL, "Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano", p. 6



La cita anterior es el reflejo de un país que, a pesar de observar en el transporte una actividad fundamental para el crecimiento de la economía nacional, continuaba sin desarrollar intentos de modernización y expansión del elemento base para el crecimiento empresarial. El reconocimiento de dicho sector se evidencia en los distintos proyectos de ley que se emprendieron desde la gestación del Estado-nación, cuyo objetivo era avanzar en infraestructura para, luego, implementar modalidades de transporte.

El siglo XIX, como señala Jaime Salazar Montoya,⁴¹ es conflictivo en términos de vías de comunicación y transporte, aún se continuaba con una polarización y segregación de ciertas zonas “improductivas”. Esta situación se reflejaba en la existencia de tramos sueltos de ferrocarriles, volúmenes de tráfico muy reducidos, en ciertos lugares, que optaron por promover el mercado local y la duración casi interminable de viajes que no superaban más de cincuenta kilómetros. Así lo narraba Salvador Camacho Roldán en su viaje Bogotá-Magdalena, cuando planteaba que era un recorrido costoso y largo, pues, debía hacer uso de varios arrieros y posadas de estadía.⁴²

Aunque el panorama estuviese nublado, Colombia es un país que cuenta con una posición geoestratégica a su favor debido a su ubicación en medio de dos mares y la relación fronteriza con otros países, además de la riqueza mineral y natural que lo preside. Estos factores llevaron, en primer lugar, a potencializar desde principios del siglo XIX el uso regionalizado de los medios de transporte. Por ejemplo, mientras Antioquia invertía grandes esfuerzos en el ferrocarril, Honda, Girardot, La Dorada,⁴³ entre otros, potencializaron al río Magdalena ratificando la imagen que tenía desde el siglo XIX como la principal arteria fluvial de Colombia. Allí se empezaron a articular los puertos con el comercio y el mercado del interior, convirtiéndose, finalmente, en un medio para el transporte de productos de exportación como el tabaco, el caucho y la quina. Asimismo, el establecimiento de zonas productivas y de crecimiento territorial alrededor de los espacios más navegables de este río, lo convirtieron en punto de partida para el desarrollo económico y la instauración de carreteras nacionales que enlazaron a ciudades intermedias con la capital.

⁴¹SALAZAR MONTOYA, *De la mula al camión*, pp. 17-21

⁴² CAMACHO ROLDÁN, *Notas de Viaje*, Tomo I, pp. 50-76.

⁴³ Municipios ubicados en el centro del país en la región conocida como Alto y Magdalena medio.



El río Magdalena constituyó, desde la época colonial, la vía de comunicación de mayor importancia. Los españoles, tras una pronta expedición enviada por García de Lerma, señalaron que éste no sólo servía de guía o ruta para llegar al Perú, sino que era el mecanismo de tráfico de víveres y alimentos necesarios para mantener a las tropas.⁴⁴ Incluso, por el río fue posible el reconocimiento espacial de Colombia y el acercamiento a las comunidades indígenas. A pesar de los obstáculos de navegación, desde 1823 se concedió a un comerciante alemán, Juan Bernardo Elbers, la posibilidad de crear una compañía de transporte que ofreció inicialmente el servicio de buques tradicionales y luego importó, por primera vez, barcos de vapor hechos en Estados Unidos, los cuales recibieron el nombre del Gran Bolívar y el Gran Santander.⁴⁵

Durante la primera mitad del siglo XIX, la navegación por el río Magdalena fue llevada a cabo por empresas con presencia de capital extranjero, que aprovecharon la práctica y capacidad técnica de este negociante alemán para luego reconocer sus errores y limitaciones, y, así, mejorar y acomodar las embarcaciones acorde a las exigencias y características geográficas del río. El Magdalena se transformó en escenario de circulación de navíos, botes, champanes, buques y barcos a vapor. No obstante, tuvo muchos problemas de estabilidad y progreso debido a la falta de capital, al atraso en las técnicas utilizadas para analizar su profundidad, velocidad y corriente, al desorden político y civil del país, a causa de las guerras entre federales y centralistas, y a la ausencia de demanda industrial o agrícola. La preocupación de muchos gobiernos de la época, en especial de Tomas Cipriano de Mosquera,⁴⁶ en 1848, era impulsar, a partir de capital del Estado, la vida económica del río.

Hasta inicios del siglo pasado, dice Alvear Sanín, el Magdalena aseguró la conexión del altiplano con la costa. Dada sus características, servía como canal diurno de traslado en piragua de personas y mercancías; en la noche era

⁴⁴ CRUZ SANTOS, *Por caminos de tierra, mar y aire*, pp. 28-32.

⁴⁵ ZAMBRANO, "La navegación a vapor por el Río Magdalena", pp. 2-3.

⁴⁶ Presidente de Colombia durante tres periodos distintos (1845-1849), (1861-1864), (1866-1867). Militar caucano que inicialmente militó y compartió los principios del conservadurismo para luego convertirse en un hombre de principios liberales que se opuso a las medidas y propuestas de Mariano Ospina Pérez. Su importancia radicó en la política económica que implantó desde los cambios institucionales, VASQUEZ Claudia, *Biografías Gran Enciclopedia de Colombia del Círculo de Lectores*, <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/mosqtoma.htm>. [Consultado el día 13 de mayo de 2014].



imposible su uso por el aumento de las corrientes, la falta de luz y la baja calidad o seguridad brindada por las embarcaciones.⁴⁷

1.1.1 El Magdalena en conexión a los puertos, arteria fluvial y red comercial.

Colombia, a consecuencia de la presencia de dos áreas oceánicas o marítimas, cuenta con puertos de gran importancia en el Caribe y el Pacífico; además de algunos puertos que se encuentran situados alrededor del río Magdalena. Los puertos han sido muy relevantes en la conformación de medios de comunicación, sistemas de transporte y redes de comercio al interior y exterior. Cada uno de estos, con sus características propias, ha ido apareciendo y tomando significado poco a poco desde la colonia, el periodo republicano y los tiempos contemporáneos.

Cartagena, el principal puerto del país durante la época colonial, cumplió un papel fundamental en cuanto a la comercialización negrera, el “saqueo” y venta de mercancías, recursos minerales y naturales de la Nueva Granada hacia la corona española. Este reconocimiento hizo de la ciudad y de la bahía un atractivo, sin contar que para el siglo XIX, aún durante los procesos de independencia, continuaba siendo un espacio significativo y encantador para los extranjeros, quienes se sorprendían de la belleza y majestuosidad arquitectónica de sus calles y casas. A diferencia de Santa Marta que tenía una imagen de aldea pequeña con una reducida cantidad de habitantes, donde predominaban las ideas conservadoras tradicionalistas que, en algún momento, impidieron un crecimiento de esta como zona mercantil.

Finalmente, Barranquilla como ciudad portuaria no tuvo mayor significado hasta las primeras décadas del siglo XIX, cuando empezó a verse como un lugar de acogida de ingleses, franceses y norteamericanos,⁴⁸ que aprovecharon su

⁴⁷ ALVEAR SANÍN, *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia*, pp. 25.

⁴⁸ Al igual que en México gran parte de los empresarios españoles y franceses (barcelonettes) que formaron las industrias y grandes empresas, eran personas que salían de sus países sin dinero organizando empresas de inmigrantes que se vinculaban entre sí para vinculación de mano de obra o consolidación de industrias en diferentes rubros de la economía. Véase GAMBOA, *Los empresarios de Ayer*, pp. 159-161. Para Colombia es muy sugerente el trabajo de Joaquín Viloria de la Oz, que pese a enfocarse exclusivamente al Caribe brinda un panorama complejo y general de la incidencia, participación e importancia de los empresarios foráneos dentro de las distintas actividades económicas de dicho espacio. VILORIA DE LA OZ, *Empresarios del Caribe: Historia Económica del Magdalena, 1870-1930*, pp.



status foráneo y su experiencia en los países natales para después convertirse en hombres de negocios y de poder.⁴⁹

Más allá de la descripción hecha de estas ciudades, Theodore Nichols explica cómo fue la relación de aquellas con el río Magdalena, teniendo en cuenta que, durante gran parte del siglo XIX, eran espacios de competencia por el comercio de importación y exportación. En este sentido, es necesario plantear algunos rasgos comunes y otros disímiles respecto a los vínculos con la principal arteria fluvial del país. En primer lugar, los puertos no contaban con un buen sistema de comunicaciones con el río. Cartagena, por un lado, hacía uso en algunas épocas del canal del Dique, sin embargo, este, debido a los cambios estacionarios, se veía truncado por la presencia de arena y vegetación. Santa Marta, en cambio, debía cruzar en su trayecto por ciénagas y caños, que si bien en algunos momentos tenían problemas de drenaje para el paso de los buques, eran más estables y seguros que el mismo canal del Dique. Barranquilla, a pesar de la cercanía a Bocas de Ceniza, debía hacer uso de Sabanilla como su puerta hacia el mar; la importancia de este municipio fue la reducción en tiempo, costo y riesgo para el comercio fluvial.⁵⁰

Por otro lado, la inestabilidad política del país, ocasionada por la pugna civil y partidista, se hizo sentir en el equilibrio de la vida económica y social de las regiones. En el siglo XIX se desarrollaron varios conflictos, dentro de los cuales se destaca la Guerra de los Supremos, de 1840, que se inició en Pasto y luego se desplegó en otros territorios; en este conflicto fue evidente el impulso que los liberales dieron a sus ideas y principios. De igual manera, se puede hacer referencia a la guerra de 1860, que dio paso a una transformación administrativa del país del poder central a la conformación federal de los Estados Unidos de Colombia. Los dos acontecimientos anteriores tuvieron un impacto en las ciudades caribeñas, pues, distintamente éstas propendían y defendían el poder, la victoria o la derrota de cada uno de los frentes políticos. O sea, Barranquilla, bajo pretensiones o idearios conservadores fue foco de crecimiento y expansión, mientras que Cartagena, en su constante lucha por la soberanía provincial, iba

⁴⁹ NICHOLS, *Tres puertos de Colombia*, pp. 133-136, 152-157, 171-177.

⁵⁰ NICHOLS, *Tres puertos de Colombia*, pp. 201-214.



perdiendo a lo largo de la centuria su posición primaria a nivel del comercio marítimo.⁵¹

Con respecto a la situación política y social vivida en estas provincias,⁵² se entrevistó que las firmas comerciales y el interés foráneo comenzó a perturbarse, en tanto las oficinas y representaciones de los consulados se trasladaron primero de Cartagena a Santa Marta y, finalmente, a mediados de la década de 1840, a Sabanilla. Por ende, era evidente que la actividad económica en estas zonas dependía de los fines de la elite y los hombres de negocios; no sólo en cuanto al establecimiento de ventajas comerciales, sino, a su vez, de comodidad y confort para la instauración de nuevas relaciones sociales.

A pesar de los obstáculos que pesaban sobre el transporte fluvial y marítimo, las empresas de navegación surgieron alrededor de los puertos del Caribe, en especial Barranquilla. Estas fortalecieron el comercio de exportación y el mercado de importaciones de Europa, particularmente de Inglaterra, que para ese tiempo era el país de mayor trascendencia en la construcción de relaciones internacionales, en tanto, fue predecesor de la era industrial y la consolidación del sistema capitalista. Para el siglo XIX, se hacía más evidente la llegada de las ideas librecambistas de los ingleses.

La relación entre los puertos y el río Magdalena se iba fortaleciendo en base, primero, a la producción de tabaco y quina y, segundo, a la aparición de otros sistemas de transporte como el ferrocarril. Lo mencionado explica de cierta forma por qué era, precisamente, Barranquilla el centro portuario más representativo a nivel de compañías de navegación y vínculos comerciales de exportación, pues, al parecer, una de las primeras líneas férreas en Colombia fue la de Sabanilla.⁵³

Los puertos sirvieron como centros de embarcación y bodega de los bienes o mercancías comercializadas. Lejos de ser focos de producción, eran receptores de la misma dada su posición geoestratégica o su reconocimiento internacional. Aunque, hasta el momento se ha dado prioridad al Caribe, se

⁵¹ NICHOLS, *Tres puertos de Colombia*, pp. 139, 176-177.

⁵² Vale la pena aclarar que Barranquilla durante las primeras décadas del siglo XIX era parte de la provincia de Cartagena, de ahí todas las medidas vanguardistas que este puerto emprendía para volver a ser la bahía de mayor trascendencia mercantil y económico. No obstante, algunos de estos procesos de fortalecimiento impactaron y beneficiaron a Barranquilla hasta convertirla en una ciudad independiente y autónoma.

⁵³ SAFFORD, "El problema de los transportes en Colombia", pp. 538-539.



reconoce que tras el recorrido por el Magdalena se ubicaron puntos intermedios como Magangué, Honda y Calamar, donde se fortaleció el intercambio regional. Pese a la oportunidad que estos brindaron a la economía nacional, el sistema de transporte por río tuvo muchas complicaciones en relación al costo, la duración y el tipo de servicio esporádico e irregular, ya que se convirtió en un reto transitar en medio de corrientes muy variables, espacios angostos que se truncaban en épocas de lluvias por la caída de árboles y tierra, y zonas de vegetación frondosa y de selva tropical.

Además del ambiente ya descrito, el transbordo de la mercancía no era directo, es decir, las personas se veían obligadas a llevar la carga a lomo de mula o en el ferrocarril corto. La queja por parte de los comerciantes y agiotistas era constante, puesto que muchos de los productos no llegaban en perfectas condiciones a los lugares de destino. Y cuando ellos u otro tipo de viajeros debían usar este medio, se podían tardar entre 20 a 70 días en arribar a Bogotá.⁵⁴ Por otro lado, en los viajes era común encontrarse que se utilizaban distintas embarcaciones; los champanes se caracterizaron por su capacidad y la función que desempeñaron en el transporte de carga y pasajeros, en cambio, los bongos, de menor tamaño, servían para espacios reducidos y trayectos cortos. Si bien la aparición de los barcos o la navegación a vapor constituyó una innovación importante en la historia del transporte, porque complementó y mejoró los medios de movilidad, no contribuyó al mercado interno y a las condiciones de vida de la población local, debido a que buena parte de las empresas traían las materias primas, la maquinaria y la mano de obra calificada o tecnificada del exterior. De este modo, los ribereños debían conformarse con el mal pago de las bogas.⁵⁵

De igual manera, las concesiones entregadas por el gobierno a los empresarios, lejos de exigir una respuesta y cumplimiento de los contratos, las rutas y las necesidades que se tenían, hicieron que indemnizara en caso de fallas y limitaciones a algunos hombres de negocios.⁵⁶ Esto debido a la preocupación de los presidentes por vincular al país en el mercado mundial.

⁵⁴ POVEDA RAMOS, *Vapores fluviales en Colombia*, pp. 13-14.

⁵⁵ ZAMBRANO, "La Navegación a vapor por el Río Magdalena", pp.74.

⁵⁶ Este es el caso de Juan Bernardo Elbers, a quien se le libera del pago de impuesto en las mercancías de importación debido a la deuda que acarrea la rama ejecutiva del país con este



El periodo de mayor auge en el transporte fluvial se sitúa de mediados a finales del siglo XIX, a partir de la aparición de dos productos primarios de gran demanda en el exterior: la quina y el tabaco. Pues, la expansión de estos, en primer lugar aseguró a las empresas navieras una carga mínima por viaje y, en segundo lugar, incrementó la relación con el transporte marítimo y las manufacturas extranjeras. De tal forma, el comercio por el río Magdalena se reguló con el funcionamiento de sistemas más modernos y la alta demanda que tuvieron estos productos para el comercio y la economía alemana e inglesa. El río Magdalena, hasta el siglo XX, fue un sistema de transporte básico en la conformación de las relaciones socio-económicas en Colombia, sin embargo, desde 1880 empieza a complementarse con otros medios como el ferrocarril y el camión.

1.1.2 Las líneas férreas: Una visión de progreso frustrada.

Los ferrocarriles en Colombia datan de mediados del siglo XIX, no obstante, el interés político por fomentar su construcción se fortaleció a partir de la expansión de la economía cafetera de exportación, en 1880. Este sistema de transporte fue pasando por varias etapas de crecimiento y rupturas, dentro de las cuales nos detendremos. Primero, en la vinculación de éste con otros medios como la mula, el río Magdalena y la actividad portuaria. Segundo, la apertura de la producción del café. Tercero, la Segunda Guerra Mundial y el periodo de la violencia partidista en Colombia tras la muerte de Jorge Eliecer Gaitán el 9 de abril de 1948. Y, para finalizar esta la llamada integración de los ferrocarriles tras la creación de la empresa *Ferrocarriles Nacionales*, en 1954. A lo largo de estas etapas, se sostiene que con la configuración de una red férrea se pretendía inaugurar y presentar al mundo una fase de progreso y modernidad para el país.

José Alvear Sanín remite la aparición de los rieles y el acero a la creación del ferrocarril de Panamá en 1855, primero en proponerse y construirse dada la necesidad y la posición estratégica del Istmo para vincular los dos océanos. Al igual que las siguientes líneas férreas del Caribe, éste fue adjudicado por medio

personaje, véase MURIEL, “Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano”, pp. 13-14.



de un contrato de concesión a una empresa norteamericana.⁵⁷ Lo particular de la concesión fueron las ventajas que iba a tener dicha compañía, en tanto, era una vía para la conquista de Occidente, el avance en las comunicaciones al interior y la futura pérdida del territorio y soberanía nacional, respecto del control de Panamá. Lo anterior, no niega que éste ha sido uno de los proyectos con más estudios a nivel técnico y presupuestal, pues, la PRR se encargó de realizar un bosquejo de la línea, evaluando la demanda y el balance entre gastos y ganancias.

A pesar de las ventajas e impresiones que dejó el ferrocarril panameño con la consolidación de los Estados Unidos de Colombia, Sanín menciona que las ideas federales en el país generaron una fuerte fractura e inestabilidad regional a nivel económico y social, que repercutió en la ausencia de vías de comunicación entre los estados, el interior y las costas. Los proyectos y propuestas enunciadas, durante estos años, han sido considerados como una euforia de los políticos y las clases dirigentes para impulsar “la modernidad”. Es así, que las condiciones de construcción eran impresionantes, no por su avance tecnológico, sino por la entrega multitudinaria de contratos y concesiones, sin siquiera hacer un estudio de la zona en cuanto a necesidades y características geográficas. El país por esos años estaba sintiendo y acarreado las deudas que les dejaba el fracaso de algunos de los contratos. Aparte de darse cuenta, progresivamente, que tanto los recursos financieros, el número de habitantes, como las principales actividades económicas y la estabilidad política, a nivel interno, no viabilizaban la conformación de una red o estructura férrea consistente.⁵⁸

Más allá de la problemática de los ferrocarriles en Colombia, se nota que en medio de la gestación del federalismo, en la década de los sesenta del siglo XIX; se inició una de las líneas más estables y de menores pérdidas en el país. El Ferrocarril de Sabanilla garantizaba ser una empresa de éxito, porque solucionaría las dificultades de comunicación entre los puertos y el río Magdalena. Esta vía fue constituida para acompañar y auxiliar a la mula en el trabajo de carga, así como, a los cargueros en el transporte de grandes

⁵⁷ The Panamá Railroad Co (PRR), ALVEAR SANIN, *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia*, p. 115

⁵⁸ ALVEAR SANÍN, *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia*, pp. 113-125.



máquinas. De esta forma, Barranquilla se constituyó en un centro de comercio, sin embargo, la ampliación progresiva que hicieron los ingleses de la ruta evidenciaba un déficit de material rodante, en relación a la cantidad de mercancías que recibía. Además, el aumento de las tarifas para la construcción de las instalaciones o estaciones fomentaba más molestia entre los comerciantes y la elite caribeña, indispensables por su figura de agiotistas y su status en el exterior.

Por su parte, las otras ciudades del Caribe, después de algunos años, en su afán de competencia comenzaron a plantear el trazado de las vías. En el caso de Santa Marta, gradualmente fue creciendo hacia el sur para así cumplir con el objetivo de comunicar a Bogotá directamente con la Costa. Esta ruta iba impulsando consigo la conformación de la industria bananera, así como, el cambio y progreso que va teniendo el ferrocarril, en cuanto al uso de materiales más firmes. Cartagena, mientras tanto, no contaba con suerte, ya que, los interventores de firmas extranjeras pensaban que era una bahía con limitada población, algo improductiva y con insuficiente actividad comercial. Aunque se mencionaba esto en discursos, finalmente, se constituye la línea férrea en 1893.

Hasta ahora es claro que los ferrocarriles, en su mayoría, eran empresas privadas donde participaron compañías inglesas, alemanas o norteamericanas, las cuales, mediante contratos, se comprometían con el gobierno a cumplir en tiempos y cláusulas específicas la conservación o cimentación de cierta obra; lo que implica un carácter de monopolio en las concesiones. Esto tiene coherencia si se observa que, para el siglo XIX, Colombia no contaba con una escuela de capacitación en ingeniería o técnicas y que, si bien había miembros de clase alta con fortunas suficientes, ellos preferían diversificar sus negocios en el comercio, las finanzas, la minería, las haciendas y la producción agrícola.⁵⁹

Con el ferrocarril de Sabanilla ingresó al país un personaje controversial, de nacionalidad cubana y norteamericana, Francisco Javier Cisneros, quien, luego de hacer algunos trabajos en estos países, fue acogido para la proyección

⁵⁹DÁVILA LADRÓN DE GUEVARA, *El empresariado colombiano: una perspectiva histórica*, pp. 81-83. A pesar que su trabajo se centra en las regiones del Valle del Cauca, Antioquia y Bogotá, sus apreciaciones son acertadas, pues plantea la transformación que se da entre el hombre de negocios, caracterizado por sus vínculos familiares y su inversión en distintas actividades, y el empresario, quien a veces centra su capital en un sector determinado y amplía sus relaciones sociales más allá de las familias.



de varios ferrocarriles colombianos. Cisneros era un hombre de negocios que aprovechó las ventajas y libertades brindadas en los contratos para alcanzar y acumular su riqueza. Su carácter legendario se dio tras la construcción de tres ferrocarriles importantes: el de Cauca, Honda y Girardot.⁶⁰

La expansión y auge de la economía cafetera, desde 1880, demostraba, en su momento, la necesidad de mejorar y reducir el costo-tiempo del sistema de transporte, pues, era esencial para la competencia de este producto en el mercado mundial tener mejores condiciones en el interior. Durante los primeros años, hacendados y comerciantes de café debieron soportar el precio tan alto de los fletes marítimos, la impuntualidad en la llegada de las embarcaciones a los centros de venta y la tendencia a recibir un menor margen de ganancia. Igualmente, la expansión rápida de la producción cafetera en el exterior y la aparición de países cultivadores como Brasil fueron una de las razones principales en pro de la creación de algunas rutas férreas que superarían las limitantes del transporte primitivo (carretillas, bueyes o mulas). **CITA**

El café representó, para algunos ferrocarriles como el Pacífico, Medellín-Puerto Berrio y Caldas, el 70% de la carga total, es decir, se convirtió en el producto lucrativo de algunas empresas de transporte que ya no dependían de una producción incierta. Cabe señalar lo planteado por Robert Beyer, quien sugiere que la segunda fase de construcción de los ferrocarriles se aleja de las costas, para centrarse en las regiones circundantes a las zonas cafeteras como Cundinamarca, Santander, Boyacá y Antioquia.⁶¹

Para 1920 el país sólo contaba con 1200 kilómetros de vía, cifra que evidenciaba su atraso, pese a los esfuerzos, fondos malgastados y transacciones firmadas. Esta situación, explica Fred Rippey, era el resultado de varios factores. En primer lugar, la población se encontraba muy dispersa a lo largo del territorio, la gran mayoría vivían en el sector rural en los valles majestuosos que formaban las cordilleras, llanuras o planicies. De ahí que fuera para ellos de mayor utilidad o servicio la mula, e incluso la canoa, pues, los ferrocarriles, por lo general, eran líneas directas de una ciudad a otra y, en ciertos espacios, el valor de las tarifas era poco accesible. En segundo lugar, la inestabilidad que dejaron los procesos de independencia, en cuanto a la

⁶⁰ CRUZ SANTOS, *Por caminos de tierra, mar y aire*, pp.68-78.

⁶¹ BEYER, "El transporte y la industria del café en Colombia", pp.244-264



configuración del Estado-nación, era el reflejo de las pugnas y conflictos sostenidos durante casi todo el siglo XIX, guerras civiles que solo causaron en los ferrocarriles daños, destrucción y descuido. Por último, la crisis financiera y monetaria del país, así como, la inversión regionalista expresada y promulgada por prioridades que daban políticos a sus lugares de procedencia fue un obstáculo para establecer un presupuesto más o menos estable, en pro de la infraestructura pública.⁶²

Por consiguiente, los ferrocarriles no estaban integrados como lo había pensado hace algunos años el presidente Rafael Reyes,⁶³ cuando mencionaba que este era una de los medios para la unidad nacional. Contradictoriamente, las líneas, hasta el momento construidas, fueron hechas de manera aislada a través de la administración de distintas compañías.⁶⁴ Por lo que algunas eran de mayor o menor anchura y no había forma de unir las o conectarlas. El imaginario, o el idealismo, de los gobiernos alrededor del desarrollo e impacto de los ferrocarriles fue uno de los primeros síntomas de frustración, luego de un proceso de veneración y desorden, en la configuración de este medio de transporte.

Después de la década de 1920, el país intentó mejorar la imagen negativa de los ferrocarriles por medio de propuestas legislativas. En estas, se planteaba

⁶² Este trabajo es muy interesante, puesto que recoge en una síntesis las líneas férreas existentes hasta 1915 en Colombia, su funcionalidad, progreso y el responsable o encargado de la obra. Por ejemplo, el ferrocarril de Antioquia, que buscaba unir a Medellín con el Río Magdalena a través de Puerto Berrio. RIPPY, “Los comienzos de la era ferroviaria en Colombia”, pp. 221-239.

⁶³ Presidente de Colombia (1904-1909), oriundo del departamento de Boyacá, pertenecía a una de las franjas del conservadurismo. A partir de su lema político de “paz, concordia y trabajo”, sus objetivos se centraron en solucionar las problemáticas sociales que había ocasionado la guerra de 1899 a través de la inversión y la reconstrucción de un país con ánimos de progreso y cambio. Dentro de las obras que más contribuyeron estaban “su política de monopolios fiscales de licores, tabaco y degüello; el impulso del financiamiento estatal para la inversión pública en caminos y carreteras con la creación del Ministerio de Obras Públicas, la promoción del ferrocarril de Girardot y la continuación del Capitolio; se ocupó de la instrucción pública, especialmente del sector obrero; restableció las relaciones con Venezuela; y se ocupó por estabilizar la moneda, para lo cual creó el Banco Central en 1905.” GIRALDO Stella María, *Biografías Gran Enciclopedia de Colombia del Círculo de Lectores*, <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/reyesrafael.htm>. [Consultado el día 13 de mayo de 2014]

⁶⁴ Las compañías que administraron y ejecutaron las líneas férreas en Colombia eran en su gran mayoría norteamericanas e inglesas, dentro de estas se destacaron: The Colombian Northern Railway Co.Ltd. encargada de un tramo del Ferrocarril del Norte, The Panamá Railroad Co que culminó la línea de Panamá, The Santa Marta Railway Co. Ltd. La única empresa alemana Seligmann und Harblecher, que trajo los rieles de los primeros tramos de la vía de Sabanilla y, la casa o constructra canadiense P.Lyall & Son Construction Co; a la cual se concede la terminación del Ferrocarril del Carare. ALVEAR SANIN, *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia*, pp. 180-181, 410.



la conformación de dos zonas o redes centrales: una occidental, que unía a Buenaventura con la costa Caribe y otra que vinculara a Bogotá con el Atlántico, donde también se daba prioridad a la unión de la capital con Cúcuta, pasando por Tunja. Estas medidas, parecían una consecuencia de las interpelaciones para optimizar la red existente. De igual manera, el poder ejecutivo se daba cuenta, paulatinamente, de la necesidad de modificar la política financiera respecto a fondos de construcción, pues, la deuda externa y los bonos de compensación ya no debía ser la lógica administrativa.⁶⁵

Cuando llega a la presidencia Pedro Nel Ospina,⁶⁶ se aprovechó la indemnización hecha por los Estados Unidos a raíz de la venta del canal de Panamá, promoviendo la construcción de varias líneas y la conservación de algunas que estaban, prácticamente, fuera de servicio. Empero, uno de los errores de este proyecto económico fue la mala distribución del presupuesto, ya que se entregaron los recursos sin llevar a cabo una revisión del papel que cumplirían esas nuevas vías. Al parecer, lo único que parecía interesarle a aquel gobierno era la construcción descentralizada de obras públicas.⁶⁷

Paralelamente, la crisis mundial, la reducción de los precios del café y el conflicto con el Perú hacían ver a los ferrocarriles como una propuesta descartada. Además, menciona María Teresa Ramírez que con la República Liberal y Olaya Herrera,⁶⁸ se notaba una preocupación por emprender nuevas

⁶⁵ BARNHART, “Auge y fracaso: la historia de la construcción de los ferrocarriles”, pp. 265-282.

⁶⁶ Presidente de Colombia (1922-1926), nacido en Bogotá, sus ideas propendían por la modernización y la industrialización del país, buscaba alcanzar la eficiencia económica para superar el caos social y político que se sentía en algunas regiones debido a la resistencia que mostraba la clase obrera ante las insuficiencias laborales de algunas empresas. Además consideraba fundamental redistribuir los fondos públicos en pro de la infraestructura y las obras nacionales. Él desarrolló el programa conocido como “La Danza de los millones”, en donde utilizó el dinero de la deuda de los Estados Unidos para construir nuevas líneas férreas como la del Pacífico, además del apoyo que brindó a la aviación comercial y a la creación de entidades financieras que sirvieran a diferentes renglones de la economía como la agricultura y la ganadería. RESTREPO, Juan Felipe, Biografías Gran Enciclopedia de Colombia del Círculo de Lectores, <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/ospipedr.htm>. [Consultado el día 13 de mayo de 2014]

⁶⁷ POVEDA RAMOS, *Historia Económica de Colombia*, pp. 166-170.

⁶⁸ Presidente de Colombia (1930-1934). Originario de Boyacá; formado bajo las ideologías liberales del momento, tuvo que afrontar las consecuencias de la crisis del 29 y la guerra fronteriza y territorial con el Perú, situaciones que obstaculizaron su política de concentración nacional. A pesar que se convirtió en ministro de Relaciones exteriores durante el gobierno de su partidario Alfonso López Pumarejo, uno de los objetivos de Olaya eran fortalecer las relaciones económicas del interior, de tal forma que él” inició en la década del treinta el ciclo del proteccionismo nacional, con el cual se fomentó el desarrollo de la industria colombiana con capitales nacionales, para hacer de ella la base de los estímulos desarrollistas”, OCAMPO LOPEZ, Javier, Biografías Gran Enciclopedia de Colombia del Círculo de Lectores,



formas de comunicación a través de las carreteras. Sin embargo, la red férrea continuó prestando servicio para el transporte de mercancías del comercio internacional, así como, materia prima y maquinaria para las nuevas industrias del país. Esto con el apoyo del Consejo Nacional de Ferrocarriles, en 1931, único ente comisionado para controlar todo lo referente a contratos, equipos y rutas ferroviarias.⁶⁹

Los ferrocarriles, durante la década de los años cuarenta y cincuenta, perdieron importancia tras la caída del comercio exterior a raíz de la Segunda Guerra Mundial y la competencia del camión, los buses y los vehículos automotores que eran considerados más rápidos y seguros. A parte de esto, soportaron el cambio que tuvo Colombia, al pasar de una política focalizada en el desarrollo de infraestructura en materia de transporte a preocuparse más en solucionar el caos social y los problemas de defensa originados a consecuencia del asesinato de Jorge Eliecer Gaitán y el llamado Bogotazo.⁷⁰ Tras convertirse las vías férreas en un sistema de transporte menos relevante, las personas, comerciantes y viajeros se quejaban más del aumento de las tarifas o fletes en detrimento de las condiciones de los vagones, la falta de mantenimiento de las máquinas y líneas, la impuntualidad en los itinerarios o rutas y, en general, el descuido del gobierno y el Ministerio de Obras Públicas.⁷¹

A simple vista, pensaríamos que los ferrocarriles sólo aquejaban la economía nacional. Pero, María Teresa Ramírez demuestra los resultados positivos, en torno, a la conformación de talleres o ferrerías que brindaban a los trabajadores capacitación en el manejo de materiales como el hierro, la construcción de repuestos y el diseño de las líneas. Además, impulsó la naciente industria carbonífera, pues, estos fueron el principal consumidor de carbón hasta

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/olayenri.htm>. [Consultado el día 13 de mayo de 2014]

⁶⁹ RAMÍREZ, “Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía Colombiana 1900-1950”, pp. 394-398

⁷⁰ El bogotazo fue la denominación que se dio al acontecimiento ocurrido el 9 de Abril de 1948 tras el asesinato del candidato liberal Jorge Eliecer Gaitán, quien en sus discursos y declaraciones mostraba cercanía a las clases populares que sostenía en gran parte su campaña. Precisamente el bogotazo se refiere a la violencia, los actos de insurrección, protesta y desorden vividos en Bogotá como una muestra de rechazo a lo ocurrido. Este no solo es un suceso de consecuencias sociales y económicas notorias para el país, sino constituye el punto de ruptura a una nueva etapa de la historiografía colombiana, así como el suceso más importante de la historia política del siglo XX, SÁNCHEZ ÁNGEL, “Gaitanismo y nueve de abril”, pp. 37.

⁷¹ RAMÍREZ, “Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía Colombiana 1900-1950”, pp. 309-401



la segunda mitad del siglo XX, cuando se empezaron a reemplazar las locomotoras a leña por unidades con motor diesel. Aunque, el impacto en la producción de hierro y acero no tuvo la misma magnitud, ya que durante los primeros años estos materiales se importaban de Europa, la fundación de la industria siderúrgica Acerías Paz del Río en Belencito (Boyacá) dio paso a que una empresa nacional fuese capaz de reparar, construir o cambiar algunos sectores del Ferrocarril, específicamente la línea del Norte (Tunja- Paz del Río), la cual era utilizada para el transporte de maquinaria y producción de la misma.⁷²

Dado el panorama negativo que tenía la evolución histórica de la red férrea en el país, hacia mediados de siglo, se hizo uno de los últimos esfuerzos por constituir finalmente un sistema ferroviario integrado y operante dentro de la economía nacional. En 1954, se entregaron y concedieron todos los ferrocarriles a nombre de la empresa *Ferrocarriles Nacionales de Colombia*, a la cual se le delegaron la explotación de las dos líneas férreas privadas de La Dorada y Cúcuta y de los tres ferrocarriles departamentales de Antioquia, Caldas y Ambalema.⁷³ En paralelo al proceso de nacionalización de las vías hasta ahora construidas, el gobierno se encontró que, al dividir en varias secciones la red férrea, faltaba una línea vertebral que unificará al resto. Con esta intención, inauguró el Ferrocarril del Atlántico en 1958, que eliminaría el gasto en dinero y tiempo de los transbordos entre ciudades intermedias o estaciones de embarque y la salida de mercancías. Asimismo, reduciría las tarifas para lograr una mayor acogida y demanda, haciendo que definitivamente las utilidades superaran toda la inversión y el déficit ocasionado.

En conclusión, los ferrocarriles en Colombia fueron el resultado de un afán por lograr lo que define Consuelo Corredor Martínez como la modernización inconclusa.⁷⁴ Es decir, la pretensión de alcanzar el desarrollo sin importar que, durante este proceso, las transformaciones estén atadas al interés de las clases dominantes, al endeudamiento externo y a la sumisión hacia el mercado internacional.

⁷² RAMÍREZ, “Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía Colombiana 1900-1950”, pp. 406-420.

⁷³ RAMÍREZ y PACHÓN, *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, pp. 270-287.

⁷⁴ CORREDOR MARTÍNEZ, “La modernización Inconclusa en Colombia”, pp. 15-37.



1.1.3 ¡Ha llegado el Camión!, beneficios y limitantes para la movilidad nacional

El camión⁷⁵ fue un medio de transporte que apareció en el país hasta la segunda década del siglo XX, aunque, parece muy reciente si se compara con el ferrocarril y la navegación a vapor. Es considerado, por Jaime Salazar Montoya, uno de los sistemas de mayor despliegue, no solo a nivel de creación de empresas sino de autosuficiencia para los otros medios; es decir, los camiones llegaron con la finalidad de cubrir mercados y redes comerciales a distancias cortas y medias, reduciendo costos y tiempos. Permitieron articular a municipios y pueblos que estaban segregados del mercado nacional, más allá de la administración básica, familiar e incluso rudimentaria que tuvieron las empresas de carga. Su operatividad es interesante, pues, desde sus primeros trayectos en el país, los camiones se organizaron a partir de una tarifa variable o fija que se determinaba en relación con el estado de la vía y la cantidad de carga.⁷⁶

Los primeros camiones llegaron en 1917, cuando un grupo de comerciantes insistía, desde varios años atrás, en la necesidad de constituir una empresa de carga en vías superficiales o carreteras. Sin embargo, durante esos años, habían pocos caminos que se encontraran en condiciones mínimas para el tránsito de este tipo de vehículos; de hecho, para los años veinte, un 80% de las carreteras existentes eran caminos de herradura o trocha. La primera ruta fue Sogamoso-Bogotá sobre la carretera central del Norte, entre los departamentos de Boyacá y Cundinamarca. Cabe señalar, que esta ha sido una región relevante en cuanto a sistemas de transporte e infraestructura vial se refiere, en tanto, era un espacio de paso obligatorio para la frontera y zonas altamente productivas como los Santanderes y los Llanos Orientales.⁷⁷ Los vehículos utilizados en ese entonces eran importados, venían armados y faltaba únicamente colocarles las

⁷⁵ Entendido como vehículo utilizado para la movilidad de carga.

⁷⁶ SALAZAR MONTOYA, *Introducción al estudio del transporte*, pp. 43-44

⁷⁷ El concepto de espacio regional en esta investigación no se refiere a la delimitación político-administrativa de los departamentos, sino a la articulación social, económica y cultural de territorios próximos entre sí, en donde la actividad productiva, organización demográfica y la historiografía convergen procesos colectivos. En este sentido, el estudio de Boyacá ya sea, en el orden económico o empresarial está vinculado con algunas situaciones de sus lugares colindantes, sin los cuales se definiría a éste como un espacio omnímodo.



llantas, además, los camiones no soportaban pesos grandes de mercancías, su velocidad era mínima debido a su sistema de engranaje por poleas.⁷⁸

Medellín se transformó en la zona de principal acogida para el transporte por carretera, en razón de la producción cafetera, la gestación de las primeras industrias en el país y el crecimiento comercial que ya tenía. No obstante, el camión fue bien recibido en otras regiones, tanto así, que la Misión de Lauchin Currie planteó que, hacia 1940, este sistema de transporte empezó a dominar la circulación de mercancías, puesto que la red vial llegaba a lugares donde las carreteras eran el único medio de comunicación con otros espacios. Igualmente, el transporte por carretera era más flexible y las vías exigían menor inversión al gobierno que las líneas férreas o el mismo dragado de ríos y canales.⁷⁹

Sin duda, el camión era muy novedoso, lo que no implica que no haya tenido problemas en su despliegue a nivel nacional. Por el contrario, el tipo de vehículo estaba supeditado a las condiciones de las vías.⁸⁰ La ausencia de una industria automotriz propia generaba un valor más alto en los repuestos e, incluso, dificultaba el encuentro de algunos. Los elevados índices de accidentalidad ocasionaban pérdidas en empréstitos e inversión de recientes compañías. Y la vinculación exacerbada de transportadores al gremio, sin tener en cuenta un mínimo orden en el funcionamiento y número de ruta, producía un considerable nivel de competencia. Antes de 1950, se conformaban sociedades en las cuales los propietarios sencillamente tomaban su vehículo y recorrían las carreteras existentes, buscando en los mercados un cliente o usuario, de modo tal, que las tarifas eran inestables y la seguridad de los productos o carga era muy reducida.⁸¹

⁷⁸ SALAZAR MONTOYA, *De la mula al camión*, pp. 95-100

⁷⁹ Las misiones se refieren al llamado que hacía el gobierno en compañía de instituciones financieras para que personas capacitadas a nivel técnico y económico en el extranjero vinieran a revisar y evaluar las dinámicas y características de la economía nacional y los distintos sectores que la conforman. Lauchin Currie al igual que Parsons, Brinckerhoff, Quade & Douglas debían hacer un análisis detallado de las limitaciones y posibilidades que se encontraban en cada renglón productivo del país, ellos enviaban un informe de lo visto y, a su vez sugerían soluciones a los problemas hallados y proponían mecanismos para mejorar y mantener estables las actividades que parecían rentables a nivel nacional e internacional.

⁸⁰ Se caracterizaban por estar ubicadas en fuertes pendientes, por permanecer en mal estado casi durante todo el año a causa de la falta de técnica en su construcción y el uso de materiales inadecuados.

⁸¹ CURRIE, *Bases de un programa de fomento para Colombia: informe de una misión*, pp. 136-145.



Luego del gobierno de Eduardo Santos,⁸² las disposiciones reglamentarias originaron transformaciones dentro de la modalidad de servicio prestado por las empresas de transporte de carga. O sea, se pasó de un sistema de afiliación, en el cual el capital de los socios era mínimo, tanto así, que mantenían la compañía con el dinero recaudado por la admisión y administración de nuevos carros, a una actividad regulada por el intervencionismo estatal. En este último caso debían presentar al mismo un registro de gastos e inversión para, de esta manera, dar continuidad a la licencia entregada por el Ministerio de Obras Públicas. Aunque, en teoría, se manifestaba y circunscribían estas normativas, realmente, el sistema de transporte de carga continuó, hasta después de 1955 siendo un medio, si bien eficiente, muy desordenado.

1.2 Procesos y etapas en la economía colombiana, contrastes y realidades.

Para entender los procesos de poblamiento y configuración económica a nivel regional, se debe situar a Boyacá dentro de una amplia senda dialéctica de transformaciones, crisis y riquezas a lo largo de la historia económica de Colombia. Es decir, procesos vividos en el país han impactado, directa e indirectamente, la estabilidad y las formas de articulación de la comunidad y la gobernación boyacense con otros territorios. En este orden de ideas, es claro que las posibilidades ofrecidas por la economía nacional determinaron, hasta cierto punto, el desarrollo endógeno de los espacios productivos del país. Cuando se aclara que no es una incidencia total, es porque cada uno de los departamentos al interior tiene particularidades y distinciones, ya sea a nivel geográfico, social o cultural, las cuales interfieren en los procesos históricos de las distintas sociedades.

⁸² Presidente de Colombia (1938-1942). Proveniente de la capital, muy criticado por la falta de políticas sociales y económicas de su gobierno, tanto así que es reconocido por muchos como un periodo de pausa de las ganancias revolucionarias, agrarias y liberales que había alcanzado su predecesor. Era miembro del partido liberal, durante los años que estuvo en el poder se fortificaron las relaciones internacionales con la conformación de algunas embajadas. A pesar que invirtió más esfuerzos en la agricultura, también posibilitó la creación de organismos como el instituto de Fomento Industrial, el Banco Central Hipotecario y el Instituto de Crédito Territorial, los cuales tenían por objeto brindar apoyo financiero y administrativo a la economía nacional, VASQUEZ Claudia, Biografías Gran Enciclopedia de Colombia del Círculo de Lectores, <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/santos-montejo-eduardo>. [Consultado el día 13 de mayo de 2014]



Colombia se ha distinguido por ser un país predominantemente rural, donde se consolidaron algunos enclaves productivos y comerciales en base a cultivos como el añil, la quina, el tabaco y el caucho que, a finales del siglo XIX, fueron los únicos productos de exportación. Siendo estos los primeros impulsores de la conformación de algunas haciendas y grupos de negociantes, principalmente, en Antioquia, Valle del Cauca y Bogotá.⁸³ Dichos hombres de negocios, no solo estimularon el trabajo agrícola y ganadero, sino que mantuvieron e incentivaron otros sectores como el comercio, la fundación o formación de pequeñas fábricas manufactureras y la explotación minera de ciertos recursos como el oro y la plata.

Durante la primera década del siglo XX, el país enfrentó las consecuencias de la guerra de los mil días, conflicto que se desarrolló debido a la inconformidad y las pugnas partidistas frente al establecimiento de una política centralista, tradicional y conservadora, que se evidenciaba en la promulgación y divulgación de una constitución católica desde 1886. A la par de la problemática social y la crisis económica suscitada por las disputas y los vaivenes gubernamentales en el orden político, el café, al igual que la minería, dio paso al desarrollo del capitalismo. Renán Vega Cantor propone que el crecimiento de las ciudades, la expansión del mercado interno, la conformación de un grupo de empresarios y la consolidación de un naciente proletariado eran procesos que resultaban de la necesidad de transitar de una economía agrícola a otra industrial.⁸⁴ El despegue cafetero se convirtió en la razón primordial del crecimiento económico del país y el desarrollo de una nueva visión económica. Es decir, la agro-exportación de este cultivo y su acogida en el mercado internacional, luego de 1920, fue uno de los motivos que se tuvieron para fomentar la infraestructura y la inversión local o regional.

El café trajo consigo dos acontecimientos relevantes respecto al sector agrícola e industrial. Por un lado, incentivó la producción de otros cultivos de vital importancia como el azúcar y el arroz, los cuales estimularon la tecnificación del campo y la creación de una política agrícola que buscaba capitalizar el agro, fomentar los créditos y establecer programas de educación y experimentación

⁸³ DÁVILA LADRÓN DE GUEVARA, *El empresario colombiano: Una perspectiva histórica*, pp. 78-80.

⁸⁴ VEGA CANTOR, *Gente muy rebelde. Protesta y modernización en Colombia*, pp. 35-40.



que “garantizaran la autosuficiencia y la regulación de los precios”. Y, por otro lado, el procesamiento del café para el consumo directo forjó la constitución de pequeñas industrias que dejaron amplias ganancias, tanto para comerciantes como intermediarios quienes, luego de acumular cierto capital y dinero, iniciaron otro tipo de negocios.⁸⁵

Es, precisamente, la economía y mono exportación cafetera, como menciona Gabriel Poveda Ramos, el motor de una nueva etapa de desarrollo económico en Colombia que, para los años veinte, amplió sus relaciones comerciales con el exterior, aumentando el número de importaciones de materias primas e ingresos por impuestos. De esta forma, se favoreció el crecimiento incipiente de las industrias, que aprovecharon el escenario internacional para renovar sus equipos y demandar bienes fundamentales para su producción. La bonanza de café, también, acrecentó el mercado y la oferta-demanda al interior del país, lo que fue elemental para la política de fomento nacional del presidente Pedro Nel Ospina Pérez. Este gobierno articuló la creación del banco de la república, la extensión de las líneas férreas y los ingresos generados por la venta del canal de Panamá a Estados Unidos en pro del proceso de industrialización hasta ahora iniciado.⁸⁶

La industria en Colombia, a diferencia de otros países latinoamericanos, comenzó a expandirse en uno de los periodos más críticos de la economía mundial; la crisis de 1929 obligó al país a fomentar la creación de fábricas manufactureras capaces de atender las demandas de un mercado nacional. Para estos años, la preocupación era la dependencia que se tenía de otros mercados y economías productoras de maquinarias, equipos y materias primas. El incipiente avance de la producción se centró en bienes de consumo, los cuales, hasta entonces, se importaban de Europa o Norteamérica. Salomón Kalmanovitz expone, en base a los planteamientos de la política keynesiana, cómo la constante devaluación y el déficit a nivel financiero y fiscal originaron un impulso dentro de la industria local que entró a suplir las dinámicas de oferta y demanda en la población.⁸⁷

⁸⁵ BEJARANO, *La economía entre 1930-1945*, pp. 125-128.

⁸⁶ POVEDA RAMOS, *Políticas económicas, Desarrollo Industrial y tecnología*, pp. 51-55.

⁸⁷ KALMANOVITZ, *Economía y nación: una breve historia de Colombia*, pp. 293-295.



El desarrollo industrial, también, se configuró a partir de nuevas políticas económicas, que se articularon en la implementación del modelo de sustitución de importaciones. El nuevo modelo de desarrollo estaba justificado en la depresión de los precios del café en el exterior, la restricción en los préstamos e inversión foránea y la ausencia de un comercio internacional estable que aseverara transacciones a nivel de productos industriales, materias primas y crecimiento del sector exportador. Trajo consigo la organización fabril y la reorientación de la economía a una actividad que serviría como eje mediador de los desajustes, las crisis estructurales del sector agroexportador y comercial y el manejo de capitales privados acumulados. Entonces, la industria se visualizó como el sostén del crecimiento capitalista, en antagonismo del atraso y déficit de las formas de producción nacional.

La política económica, según Kalmanovitz, apuntaba a tres elementos distinguibles: la protección aduanera en pro de la economía local; el beneficio de una elite industrial en ascenso, que estaba conformada tanto por población nacional como por inmigrantes que constituyeron algunas de las primeras empresas modernas; y el ejemplo de la consolidación empresarial de Antioquia y ese occidente aislado del país, que logró conformar una economía independiente.⁸⁸

Aunado a ello, existieron procesos internos que retrasaron la dinámica nacional, el conflicto amazónico exigió, en medio de un escenario de depresión, que el país invirtiera grandes cantidades de dinero en fuerza armamentista.⁸⁹ Esto parecía generar un retardo en materia de obras públicas, inversión, políticas de crecimiento y medidas de intervención y apoyo estatal a la crisis financiera de algunas empresas que, durante estos años, se vieron forzadas a fusionarse con otras compañías para permanecer dentro del mercado. Asimismo, Colombia, al igual que otros países latinoamericanos, como señala Eric Hobsbawm, soportó las consecuencias de una economía dependiente.⁹⁰

De otro lado, el Presidente Olaya Herrera proclamó algunas reformas y propuestas legislativas respecto al advenimiento de sociedades anónimas y

⁸⁸ KALMANOVITZ, *Economía y nación: una breve historia de Colombia*, pp. 295-298

⁸⁹ Véase PEÑA GONZÁLEZ, "El conflicto colombo-peruano", pp. 34; PEDREROS, *Una mirada del conflicto amazónico*, pp.116.

⁹⁰ HOBBSAWN, "El abismo económico", pp. 94-97.



corporativas. En éstas, se permitió la agrupación de capitales que superaran la estructura y administración familiar para dar paso a la formación de empresas modernas. Además del surgimiento de la compañía anónima, el préstamo bancario a ciertos miembros de las clases adineradas conllevó al establecimiento de nuevas empresas o negocios alrededor de la industria, la ganadería y el comercio.⁹¹

La presidencia de Alfonso López Pumarejo y su propuesta “Revolución en Marcha” generó múltiples cambios sociales, económicos y administrativos. En primera instancia, estableció una reforma agraria en la cual se procuraba revalorizar el campo, repartir o entregar las tierras que habían sido despojadas por los terratenientes al pequeño propietario y educar a la población rural con el fin de mejorar la explotación y producción agrícola. En segunda instancia, la reforma laboral en la que, por primera vez, se reconocieron los derechos de los trabajadores, pretendiendo, así, institucionalizar y solucionar los problemas históricos existentes entre obreros y patrones relativos a los salarios, prestaciones, servicios de salud, entre otros. En tercera instancia, los cambios en el régimen aduanero y arancelario que favorecía la recaudación de ingresos fiscales para el Estado, a través, del cobro de impuestos de patrimonio y utilidades.⁹²

La Segunda Guerra Mundial y la violencia bipartidista que vivió el país, luego del asesinato del político liberal Jorge Eliecer Gaitán, en 1948, ha sido considerada como una nueva etapa de la historia económica de Colombia en la que se perturban las dinámicas del país en torno al comercio exterior y el desarrollo industrial y agrícola. Asimismo, la crisis mundial de la postguerra empezó a limitar la actividad comercial, pues, se cerraron mercados europeos y el café, como principal producto de mono exportación, hasta ahora lograba superar las dificultades que había tenido años antes, cuando Brasil irrumpió en el mercado y la demanda internacional.⁹³ Aunque, uno de los objetivos de la política del país era recuperar y ordenar la oferta de este cultivo, a través del pacto Iberoamericano de café, en realidad, la preocupación era recuperar los

⁹¹ POVEDA RAMOS, *Historia económica de Colombia*, pp.227-230.

⁹² URRUTIA MONTROYA, *Historia del sindicalismo en Colombia*, pp. 144-149.

⁹³ La caída de la demanda del café a nivel internacional se originó desde la crisis que tuvo Colombia a inicios del pasado siglo cuando Brasil apareció como una fuerte competencia para los países cafeteros debido a los bajos precios que ofertaba y la calidad del grano que producía.



vínculos con las grandes potencias industriales para subsanar la escases de bienes intermedios y maquinaria que forzaban a racionalizar el uso de equipos de transporte y materias indispensables para la industria química y la elaboración de llantas, hierro, entre otros.⁹⁴

Pese a las condiciones del comercio, la industria mantuvo un desempeño estable, e, incluso, acelerado, si se compara con periodos pasados. El panorama de este sector dependía mucho de la presencia de migrantes, es decir, algunas fábricas donde se hacía partícipe capital europeo fueron vendidas a empresarios nacionales o norteamericanos. Existían otros casos de empresas que llevaban muy poco tiempo de montaje, las cuales, aprovecharon la acumulación de divisas del país para renovar o comprar nuevas maquinarias y ampliar las instalaciones que tenían. El desarrollo industrial no solo sintió un avance, sino una diversificación de su producción, en tanto, se fundaron fábricas dedicadas a la elaboración de llantas, ácidos, hierro, grasas y algunos derivados del petróleo.⁹⁵

En resumen, la industrialización en el país no responde a los mismos patrones de consumo y producción, sino, más bien, a las condiciones geo-históricas de las empresas, industria y comercio respecto al mercado interno y a las coyunturas internacionales. No obstante, se reconocen algunos procesos coetáneos, como la existencia de un grupo de empresarios, la necesidad de unificar el mercado interno, la proletarización del campo, la presencia de un mercado laboral considerable y el crecimiento de las ciudades, en consonancia con los nuevos esfuerzos por fundar plantas de energía eléctrica y mejorar los sistemas de transporte.

1.2.1 Boyacá como espacio económico regional: industria y empresarios

La diversidad geográfica puede explicarse en razón a la ubicación de Boyacá en el centro oriente de Colombia, justo en la cordillera oriental de los Andes. Su posición ecuatorial incide en la presencia de diferentes accidentes geográficos que conforman las regiones fisiográficas del valle del Magdalena, el altiplano cundiboyacense y los llanos orientales. Debido a la heterogeneidad de sus paisajes, Boyacá es una región que cuenta con la presencia de diversos pisos

⁹⁴ KALMANOVITZ, *Economía y nación: una breve historia de Colombia*, pp. 362-364.

⁹⁵ POVEDA RAMOS, *Historia económica de Colombia*, pp. 324-327.



bioclimáticos que posibilitaron el desarrollo de distintas actividades económicas, como la agricultura, la ganadería y la industria principalmente (véase mapa 1).

La confluencia entre cosmovisiones distintas y grandes procesos históricos vividos y desarrollados en Boyacá son un punto de partida para comprender las dinámicas económicas y la conformación de mentalidades y modos de vida de sus gentes en el siglo XX. Por un lado, el desarrollo de la actividad agrícola y el trabajo con la tierra, los recursos minerales y naturales es un legado del mundo indígena prehispánico. Y por otro, la conformación de arraigos regionales propició el fortalecimiento de la economía local.

La estructura económica de Boyacá, también, ha estado influenciada por la distribución demográfica y la apropiación del territorio a lo largo del tiempo.⁹⁶ En este sentido, el carácter predominantemente rural del departamento hizo del sector agrícola el más importante, aunque, este no fue precisamente el eje principal de su desarrollo, pues, el tipo de producción se centraba en el autoabastecimiento familiar y sistemas tradicionales de producción.⁹⁷

Boyacá inició el fortalecimiento industrial apoyado, en primer lugar, en la existencia de pequeñas empresas y compañías de tipo familiar y, en segundo lugar, en el impulso de políticas económicas desarrolladas durante los gobiernos de la república liberal, a partir de 1930, los que promovieron el crecimiento de las empresas y la tecnificación de la industria. Sin embargo, no se pueden desconocer la trascendencia que tuvo, no solo para el departamento, sino para el país la fundación de la primera fábrica de tejidos e hilados de algodón de Samacá en 1884, a partir de la coalición de capitales recogidos por el Estado soberano de Boyacá, la gobernación nacional y el sector privado. Esta y otras compañías representaban un ejemplo de difusión de las ideas de algunos

⁹⁶ Los boyacenses además de dar continuidad al uso y producción de la tierra, cimentaron sus vínculos espaciales y socio-culturales en base a patrones de poblamiento que se observaron desde el siglo XIX hasta mediados del XX. Inicialmente el uso de aldeas nucleadas, en donde los habitantes ubicaban sus casas y zonas productivas alrededor de un punto de convergencia o reunión, fomentó la construcción de relaciones de trabajo y sociabilidad caracterizadas por la reciprocidad o “el movimiento entre puntos correlativos”, es decir, la compensación económica existente entre una familia o una comunidad en pro de su sostenimiento. Y posteriormente, la existencia de granjas dispersas, caracterizadas por ocupar tanto espacios de alto gradiente como valles y planicies a distancias cortas o largas, posibilitó la parcelación de los terrenos en pequeñas propiedades. Esta fragmentación del espacio en relación a la existencia de diferentes pisos bioclimáticos fue una de las razones primordiales de la diversidad productiva en Boyacá. Véase FALS BORDA, *El hombre y la Tierra en Boyacá*, pp.59-61, 138-139.

⁹⁷ MACHADO, *Apertura económica y economía campesina*, pp. 25-30.



gobernadores de la época que consideraban la industria como una forma de evitar la guerra, pues, se mantenían ocupados a los hombres y se ayudaría a superar la situación de pobreza de muchos.⁹⁸

Para su establecimiento, la empresa utilizó las instalaciones de la ferrería de Samacá que contaba con una inversión suficiente, un grado de tecnificación de su maquinaria y uso de mano de obra calificada y especializada (peones, carpinteros, herreros y, algunos norteamericanos e ingleses). Dado que ambas fábricas mantenían en el orden legal, cierto vínculo, en cuanto a sus fines productivos, el Estado justificó que la textilera aprovechara los recursos de la ferrería -que se mostraba improductiva desde muchos años atrás- y así Boyacá creciera, en base a un sector pionero de la industria nacional. No obstante, la falta de medios o vías de comunicación y de una administración sólida impidió que ésta tuviera acogida en el mercado nacional. De ahí, que durante sus primeros años se viera obligada a solicitar préstamos y exhortar nuevas inversiones que no lograban ver retribuidos sus esfuerzos con ganancias.⁹⁹

Si bien el nacimiento de la compañía de hilados de Samacá fue una manera de atraer la inversión de los negociantes y empresarios de otras regiones y de allí mismo, las industrias modernas tuvieron sus orígenes en la constitución de sociedades anónimas en el siglo XX, que transformaron las unidades familiares en estructuras empresariales de tipo mixto donde se articuló el capital personal, a través, de la figura de socio o agremiado. Dichas compañías, se distinguían por forjar nuevas dinámicas económicas, en las cuales aparecía la figura del obrero y el crecimiento urbano como dos elementos dependientes del desarrollo industrial. Es decir, el ideario de modernización en base al dinamismo fabril vislumbró el cambio de una producción manual a una producción tecnificada, en la que la población rural fue protagonista.¹⁰⁰

Sin duda, el interés del país por mejorar la producción industrial de la región andina conllevó al ensanchamiento de fábricas como El Molino Tundama, el cual se constituyó en 1911 como una sucursal impulsada por la Industria Harinera S.A, cuya sede principal estaba en Bogotá. El molino Tundama fue otra

⁹⁸ PINEDA DE CUADROS, "Primera industria textil de algodón en Colombia, 1884-1905", pp. 4, 10.

⁹⁹ PINEDA DE CUADROS, "Primera industria textil de algodón en Colombia, 1884-1905", pp. 11-14

¹⁰⁰ ACUÑA RODRIGUEZ, "Aproximación a la historia empresarial de Boyacá", p.1



de las sociedades anónimas pioneras del sector manufacturero boyacense dedicada a la producción de harinas de trigo. No obstante, tuvo muchos problemas en relación al acoplamiento de la maquinaria y la existencia de mano de obra capaz de manejar los equipos norteamericanos. De igual manera, la importación de trigo limitó un alto rendimiento de la compañía, de ahí que en 1915, se promovieron políticas cuyo objeto era garantizar la demanda de la producción local. El objetivo de la política proteccionista de estos años era fomentar, con el desarrollo industrial y fabril, la comercialización y consumo de materias primas producidas a nivel nacional.¹⁰¹

La harinera boyacense, finalmente, se mantuvo en funcionamiento hasta la segunda mitad del siglo pasado, trayendo consigo cambios significativos dentro de los patrones de la vida cotidiana de los habitantes de Duitama, ya que, se formaron espacios de interacción en torno a la molienda, el empaquetado y la comercialización de las harinas y su transformación en otros bienes como galletas, dulces, entre otros.¹⁰²

A Boyacá llegaron otras industrias primarias como Bavaria S.A, que firmó un contrato efectuado, en 1934, por el Secretario de Hacienda del departamento y los representantes de este consorcio o grupo empresarial, que decidió ubicar una de sus agencias o pequeñas fábricas artesanales de cerveza en Duitama.¹⁰³ Con ello, dieron cumplimiento a lo planteado por la compañía respecto a su descentralización hacia otras regiones y la posible fusión que tuviese con otras cerveceras. Como ya se precisó anteriormente, la empresa tenía su sede en Bogotá, no obstante, el impacto social generado en la población boyacense fue evidente, pues se cambiaron patrones tradicionales de consumo de bebidas como la chicha que se iba considerando, paulatinamente ,poco salubre y muy degenerativa para la conducta de las comunidades. Por otra parte, la industria introdujo la siembra de nuevos cultivos o materias primas como la cebada, que fue reemplazando otros como el maíz y el trigo; además se difundió la creación de malterías o productoras de malta que se convirtieron en fuentes de empleo.¹⁰⁴

¹⁰¹ PLAZAS DÍAZ, “La industria harinera en Duitama-Boyacá”, pp. 5-7.

¹⁰² PLAZAS DÍAZ, “La industria harinera en Duitama-Boyacá”, pp. 14-16.

¹⁰³ PLANO DANAIS, “La industria cervecera en Colombia”. *Revista Credencial Historia*, [en línea], 260, [consultado el 03 de Mayo de 2014].

¹⁰⁴ PLAZAS DÍAZ, “Los primeros años de desarrollo empresarial en Boyacá”, p. 9.



Tras el crecimiento industrial surgieron las compañías de servicios públicos. La energía eléctrica fue concebida como una necesidad para la conformación de grandes empresas, en tanto, era un servicio que facilitaría el ensanche de las fábricas y la operatividad de los establecimientos.¹⁰⁵ Las plantas hidroeléctricas, a su vez, permitieron el funcionamiento de acueductos, alumbrado y telefonía que se consideraban básicos para la planeación urbana, las comunicaciones y la apertura a la modernidad socio-económica. Éstas se regularon acorde a las ordenanzas del Estado, de tal forma, que muchas de las compañías de servicios encontraban mayor dependencia hacia la normatividad institucional que a las exigencias de la comunidad. En el departamento se registró la Empresa de Energía de Boyacá (EBSA), en 1955, ante la notaría quinta de Bogotá, como una sociedad prestadora de servicio público que vendría a aprovechar los recursos carboníferos existentes.¹⁰⁶

Igualmente, la empresa de teléfonos de Boyacá, constituida en 1929, fue vista como una solución a los problemas de comunicación de la región. Dado que el ferrocarril era un proyecto incipiente, pues, tan solo cubría dos municipios (Duitama y Tunja) y, hasta ahora, las carreteras estaban siendo construidas o propuestas y su culminación tardaría algunos años en avanzar. La urgencia de la telefonía como medio de comunicación oral residía en la importancia de vincular a la capital con sus similares de las provincias. Al igual que la energía eléctrica, este servicio estaba muy ligado a las determinaciones del gobierno local en torno a la instalación de nuevas líneas, el establecimiento de tarifas y la ubicación de estaciones. La red o cobertura de esta compañía tuvo un avance considerable en poco tiempo, tanto así, que se proponía la vinculación inter-regional con Bogotá. Durante la primera mitad del siglo XX, se notó el afán de la política nacional y regional por el desarrollo de proyectos de obra pública y orden social.¹⁰⁷

La coyuntura económica de Boyacá, para 1940, era favorable. Contaba con algunas industrias vinculadas al mercado nacional, una red de servicios públicos más consolidada, sistemas de transporte que permitían la movilidad de

¹⁰⁵ POVEDA RAMOS, *Políticas económicas, Desarrollo industrial y tecnología*, p. 112.

¹⁰⁶ Página institucional de la empresa, en <http://www.ebsa.com.co/nue/his/SitePages/Inicio.aspx>, [consultado el 10 de enero de 2016].

¹⁰⁷ PLAZAS DÍAZ, “*Los primeros años de desarrollo empresarial en Boyacá*”, pp. 12-14.



mercancías, empleados y materias primas, en medio de vías y caminos que beneficiaban la articulación de centros productores y consumidores. Al mismo tiempo que el departamento adquiría cierta estabilidad, el gobierno de Eduardo Santos, tras el inicio de la Segunda Guerra Mundial se preocupó por proteger las industrias y la economía nacional. De este modo, se fomentaron mecanismos de intervención más específicos, los cuales, inspeccionaban los precios, la producción de bienes intermedios y de consumo, los avances de la inversión extranjera y el manejo de las divisas.¹⁰⁸

Es así como, se fundó el Instituto de Fomento Industrial (IFI), organismo encargado de promocionar la innovación tecnológica de las fábricas y financiar, a través de subsidios o préstamos, aquellas industrias que se encontraban con problemas de liquidez y recesión fiscal. A su vez, invirtió en la exploración y reconocimiento de ciertos lugares, en pro de la explotación de recursos minerales y naturales que sirvieran de cimiento para la instauración o crecimiento de algunas empresas. En efecto, el IFI concentró sus esfuerzos en la constitución de nuevas industrias, dentro de las cuales, se destacaron complejos fabriles de producción básica como el cemento, el hierro, las llantas y la soda.¹⁰⁹ Este es el caso de la concesión firmada, entre el gobierno nacional y este instituto, para rastrear los yacimientos de hierro existentes alrededor del “terreno de cinco mil hectáreas de superficie, situado en las hoyas de los ríos Chicamocha y Soapaga, en el municipio de Paz del Río”.¹¹⁰ El objetivo principal de este contrato, firmado el 28 de septiembre de 1944, era reconocer y establecer si, en este espacio, había reservas lo suficientemente amplias para lograr sostener en un futuro la producción de la siderúrgica de Acerías Paz del Río.

¹⁰⁸ BEJARANO, “*La economía entre 1930 y 1945*”, pp.130-133.

¹⁰⁹ “El IFI era una sociedad de economía mixta del orden nacional, vinculada al Ministerio de Desarrollo Económico y sometida al régimen de las empresas industriales y comerciales del Estado. Sus accionistas son la Caja de Previsión Social, el Banco de la República, el Banco Central Hipotecario, Bancoldex y el gobierno nacional. Para el ejercicio de sus funciones no cuenta en la actualidad con partidas del presupuesto nacional o especiales, razón por la cual debe acudir al mercado financiero nacional e internacional para proveerse de recursos. Esta institución fue creada mediante el decreto 1157 de 1940, con el fin de apoyar el desarrollo industrial colombiano”. GARAY, Luis Jorge, *Colombia: estructura industrial e internacionalización 1967-1996*, <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/economia/industralatina/058.htm>. [Consultado el día 30 de mayo de 2014]

¹¹⁰ Archivo Regional de Boyacá (citado en adelante como ARB), *Diario Oficial*, “Contrato celebrado entre el Gobierno Nacional y el Instituto de Fomento Industrial”, Bogotá.



De otro lado, el comportamiento empresarial de Boyacá se vio influenciado por la apertura de políticas económicas como el modelo de sustitución de importaciones y de desarrollo industrial, que produjo la acumulación de capital privado y social, mientras fomentaba la construcción de viviendas, la planeación de ciudades y la constitución de fábricas más modernas.¹¹¹ Acerías Paz del Río era el ejemplo de aquellas industrias mineras tecnificadas, donde las medidas proteccionistas e intervencionistas del Estado se hicieron presentes bajo la canalización de capitales y la concesión de recursos a explotar. Esta empresa fue causa de controversia para el gobierno, pues, a finales de los cincuenta, no se tenía claro cuál debía ser su localización. En tanto, planes como el de Lauchin Currie sugerían a Barranquilla como posible sede, dada la cercanía que tenía a mercados externos y a empresarios foráneos; mientras que miembros del ejecutivo proponían a Boyacá, debido a la facilidad para aprovechar las materias primas requeridas por la industria.¹¹²

Finalmente, la empresa se estableció en Belencito tras el acuerdo pactado el 18 de septiembre de 1948, entre el presidente, los ministros de despacho y el jefe civil y militar de Boyacá, Carlos Bejarano.¹¹³ En dicho municipio, se encontraron múltiples yacimientos de hierro, carbón y caliza que se aprovecharon para la obtención de acero, el aprovechamiento de subproductos, la conformación de depósitos y la articulación de la actividad minera como otra rama productiva de la compañía. La compañía siderúrgica, para la región y el país, fue un detonante final de la fase moderna en la industria. Aunque, con problemas de financiamiento y demoras en el funcionamiento de la planta, que hasta el “13 de Octubre de 1954 se puso en marcha”, cuando la empresa asumió el carácter de sociedad anónima con mayor participación de capital privado, ésta ha sido considerada: primero, un foco de crecimiento y apertura hacia nuevos mercados; segundo, una fuente de empleo masiva; tercero un incentivo para el progreso a nivel de carreteras y ferrocarriles; y,

¹¹¹ OCAMPO, José Antonio, “La consolidación del capitalismo moderno” <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/economia/histecon/histecon8a.htm>. [consultado el día 10 de abril de 2014].

¹¹² Archivo Central de Sogamoso (citado en adelante como ACS), *Acción Cívica*, “El Plan Currie y la Siderúrgica de Paz del Río”, Sogamoso, 9 de noviembre de 1950.

¹¹³ ARB, *El trabajo*, “Firmada la escritura de Constitución de la empresa Siderúrgica de Paz de Río”, Tunja, Octubre 3 de 1948.



cuarto, el punto de partida para la creación de corporaciones financieras que promocionaron la pequeña y mediana industria.¹¹⁴

La dinámica generada por Paz del Río provocó el despliegue de industrias complementarias como la cementera, la planta de Cementos Boyacá se inauguró a mediados de los cincuenta con maquinaria básica y pocos obreros, empero, en cinco años amplió la infraestructura, sus equipos y aprovechó la existencia de materias primas en los lugares que la rodeaban; yeso, caliza, carbón entre otros fueron concesionados para su manejo y explotación. Además del fomento industrial, en Sogamoso y Duitama se constituyeron centros o parques empresariales que estimularon el desarrollo urbanístico y la congregación de capitales o actividades económicas. Más allá del efecto anhelado por estos, su comportamiento administrativo fue deficiente, en especial, el parque industrial sogomoseño evidenció bajo número de empresas inscritas y preferencia hacia el enclave o emplazamiento siderúrgico.¹¹⁵ Mientras que el corredor de Duitama fortaleció su emporio económico, capacidad productiva y la volvió foco de comercio, servicios e inversión.

Aunado al sector siderúrgico, en Boyacá se destacó la industria licorera fundada desde 1924 como rama de la Secretaría de Hacienda, cuyo reconocimiento dentro del mercado local fue antecedente para la exportación de sus bebidas (ron, aguardiente), principalmente, a Estados Unidos. A mediados de siglo, tras el montaje de su planta de producción destilera, la empresa compitió con fábricas importantes de Valle del Cauca, destacándose por su capacidad técnica y la asesoría prestada por compañías francesas con gran experiencia en la materia, lo que ayudó en la elaboración de productos únicos como las cremas de cacao, café y el ónix negro. Durante la década de los sesenta, esta reformó su estructura empresarial y financiera, garantizando su autonomía y descentralidad, en cuanto a capital y agentes comerciales; de este modo, aumentó su capacidad productiva (450 mil botellas mensuales) y controló los balances, sin intervención del Secretario de Hacienda. Es decir, compró directamente sus materias primas y distribuyó conforme acta asamblearia sus

¹¹⁴ MADERO ESCOBAR, *Creación y consolidación de la empresa Acerías Paz de Río (1950-1970)*, pp. 52-57.

¹¹⁵ CHAPARRO MONTAÑA, *La ciudad sorprendida*, pp. 150-151, 155-157.



partidas, también, abrió puntos de venta hacia nueve departamentos y dos países vecinos (Venezuela y Ecuador).¹¹⁶

La fábrica de licores, al igual que otros sectores en los años cincuenta y sesenta, dio inicio a la fase expansiva, en la cual se buscaba convertir al departamento en centro de producción industrial. Respecto a las bebidas alcohólicas, se había logrado vender fuera de la región aproximadamente el 30 % de la producción global, con ello se elevó el presupuesto anual y se aportó en materia tributaria un monto considerable para Boyacá que debía destinarse al avance en obras públicas, expansión de sistemas de transporte y modernización de equipos, a través de concesiones a embotelladoras y empresas europeas.¹¹⁷

Al mismo tiempo que se implementaron máquinas para hacer de la producción licorera un rubro más eficiente, en Paz del Río ya se encontraba una obra moderna dotada de talleres de mantenimiento, hornos de coque, altos hornos, tornos, prensas y demás instalaciones que convirtieron al Valle de Sogamoso (en general al departamento) en foco de inversión e intervención de los planes económicos nacionales.¹¹⁸ En tanto, los gobiernos de estos años (Gustavo Rojas Pinilla, Guillermo León Valencia) culminaron proyectos como la creación del Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), institución que pretendía formar técnicos y especialistas para las compañías en gestación, la construcción de acueductos en Tunja, Sogamoso y Belencito, la cobertura de luz eléctrica a través de Termo Paipa, entre otros.

De esta manera, el desarrollo industrial en las principales ciudades se transformó en fuente de empleo, propulsor de infraestructura y fortalecimiento económico de las empresas de transporte, tanto de carga como de pasajeros. El interés por culminar estudios profesionales o técnicos, que facilitara la incorporación al área administrativa u operativa de las industrias, incentivó la movilidad de personas hacia la capital, a su vez, la importancia de Bogotá como centro de gerencia de las mismas motivó viajes de secretarías, jefes de ventas, contadores, entre otros, que se encontraban en las factorías del departamento.¹¹⁹

¹¹⁶ RIAÑO CANO, "La industria licorera", pp. 15-16.

¹¹⁷ Archivo Digital El tiempo (en adelante citado como ADET), *El Tiempo*, "Gran plan de expansión de licorera de Boyacá", 19 de marzo de 1960, p. 9

¹¹⁸ ACS, *Acción Cívica*, Paz del Río una realidad, núm. 219, 27 de junio de 1953, p. 6.

¹¹⁹ ADET, *El Tiempo*, "De Swam. Boyacá sin Ulises", 10 de agosto de 1974, p. 4A.



Paralelo al flujo interdepartamental, el dinamismo económico regional acarrió la llegada de empresarios nacionales o extranjeros que buscaban aprovechar la diversidad de recursos para la implantación de sus fábricas. Además, el acontecer boyacense traspasó las fronteras de la parcela al manejo de máquinas pesadas, es decir, se adscribió a la población y al sector agrícola a la producción fabril. La consolidación de una ciudadela, no sólo implicaba la articulación de distintos rubros como el metal-mecánico, alimenticio y de la construcción, sino que trastocó las condiciones sociales del departamento y reafirmó su comunicación con mercados relevantes (Costa Atlántica, Venezuela y Santanderes).¹²⁰

Boyacá se ha caracterizado por la diversificación de su economía en los sectores primario y secundario, a través, de la producción y explotación de diferentes rubros que han estado determinados por las políticas económicas implementadas por el gobierno. En este sentido, la financiación del agro y el impulso del cultivo de café en compañía de otros alimentos básicos, tanto para la población como para la demanda de las primeras fábricas manufactureras, configuró, a inicios del siglo XX, una región que daba prioridad al trabajo del campo y a la explotación de la tierra como principal recurso o fuente de la economía familiar. Después, la expansión de la industria y la idea de constituir un país moderno donde pudiese emerger el capitalismo conllevó a la formación de las primeras empresas modernas en el departamento, las cuales, en definitiva, utilizaron la experiencia de pequeñas industrias de finales del siglo XIX para incentivar la inversión de empresarios y comerciantes que posibilitaran una actividad industrial más heterogénea.

¹²⁰ ADET, *El Tiempo*, "Boyacá emporio industrial", 17 de marzo de 1978, p.8E.



Capítulo II. PROYECCIÓN DE CARRETERAS EN COLOMBIA, INSERCIÓN DE LA RED VIAL BOYACENSE

Antes de hablar sobre el proceso de evolución de la infraestructura vial en Boyacá, es ineludible realizar un acercamiento a las condiciones del país en general. Las vías de comunicación en Colombia estuvieron sujetas a disposiciones gubernamentales e intereses políticos y económicos regionales, su configuración obedeció a las condiciones económicas de los departamentos; de igual forma, su inversión estaba sujeta a los fines mercantiles y empresariales que las carreteras tendrían. De este modo, las necesidades y exigencias poblacionales se reflejaron, más que todo, en los caminos vecinales y los proyectos de las asambleas locales. En este sentido, se propuso una jerarquía de construcción y delimitación de funciones entre el poder ejecutivo, las gobernaciones y los concejos municipales respecto a la red vial.

El objetivo del presente capítulo es analizar el crecimiento y la proyección de las vías carreteables y la inserción que tuvo Boyacá en los planes nacionales. Con lo anterior, se pretende estudiar la funcionalidad y objetivo que tuvo cada uno de los caminos, en cuanto, al crecimiento económico, los flujos de mercado y el interés social de los habitantes. En un primer apartado, se expondrá el crecimiento de los medios de comunicación en el país, las preocupaciones e intenciones que se tenían, en torno, a cada una de las propuestas y disposiciones de obras públicas. Para, posteriormente, puntualizar en la infraestructura de Boyacá, la expansión paulatina de su red vial, los medios de financiamiento que tenía el departamento, las carreteras y los beneficios que generarían las vías principales o troncales allí situadas. A partir de la reconstrucción regional, se realizará una serie de mapas que mostrarán los avances y transformaciones durante el periodo comprendido entre 1930 y 1965.

2.1 La infraestructura vial de Colombia, un proceso de construcción, conservación y renovación

La propuesta de construir medios de comunicación en Colombia no es reciente, tiene antecedentes desde el mismo gobierno de Santander,¹²¹ en 1832, de tal

¹²¹ Francisco de Paula Santander fue un prócer y militar de la independencia que lideró las principales batallas revolucionarias. A pesar del apoyo brindado a Bolívar durante dicho periodo, su pensamiento liberal y sus tendencias civilistas fueron considerados una amenaza al proyecto militar bolivariano, situación que lo condujo al destierro en 1828. A su regreso el apoyo y simpatía que inspiró en los granadinos lo convirtió en Presidente durante 1832, CASTAÑO ZULUAGA,



forma que es un problema derivado alternadamente de la idea de modernidad en la conformación del Estado Nación.¹²² El intento de mayor relevancia es el decreto de caminos desarrollado por Mosquera, quien sigue las preocupaciones de Agustín Codazzi,¹²³ sobre la figura de identidad nacional. En el decreto se encontraba la mayoría de las carreteras nacionales que, luego, en 1928, van a ser incluidas en el primer programa concertado por el consejo de vías.¹²⁴

En el siglo XIX, los objetivos centrales de la conformación de una red vial buscaban, primero, el vínculo entre el Río Magdalena con los departamentos de relevancia productiva, al igual que la relación económica entre las costas, en particular, el Puerto de Santa Marta, las fronteras y la capital del país como ente administrativo principal, y, segundo la unión de fronteras, o sea, la continuidad de caminos que llevaran desde el Cauca hasta Venezuela. En este orden de ideas, se infiere que el fin esencial de este programa fue articular las zonas del interior con los mercados de frontera, llegando a establecer relaciones internacionales sólidas (Véase Mapa 2). No obstante, Jaime Salazar Montoya señala otro elemento significativo, la colonización antioqueña que, luego de ser un territorio aislado, empieza a sentir la obligación de abrirse a puntos de comercio hacia el sur y centro del país, los cuales, permitieron una expansión de su economía minera, agrícola y ganadera.¹²⁵

De esta manera, los “paisas”,¹²⁶ y Antioquia, en particular, se situaron como la franja más progresista en rutas de comunicación; esto era evidente, ya

Luis, Biografías Gran Enciclopedia de Colombia del Círculo de Lectores, <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/santfran.htm>. [Consultado el 05 de marzo de 2016]

¹²² François Xavier Guerra plantea el concepto de modernidad como “el conjunto de mutaciones múltiples en el campo de las ideas, del imaginario, de los valores de los comportamientos”. Paralelamente sugiere la construcción de una geografía que difunda y socialice esta idea de modernidad; de acuerdo con esto sugiero que una de las funciones de las vías o caminos era posibilitar esa nueva perspectiva geográfica del espacio, XAVIER GUERRA, *Modernidad e Independencias*, pp. 85-87.

¹²³ Agustín Codazzi era un militar y geógrafo italiano, reconocido por los viajes que realizó para el reconocimiento topográfico, científico y natural del espacio granadino y la costa venezolana. Su amplio quehacer cartográfico y botánico lo llevó a participar de la empresa científica más importante del siglo XIX, la comisión corográfica fue organizada con el fin de explorar, estudiar describir e inventariar el territorio de Nueva Granada. De alguna u otra forma los viajes de este personaje motivaron algunas de sus críticas hacia la falta de medios de comunicación que facilitarían el recorrido de los paisajes, GOMEZ L., Biografías Gran Enciclopedia de Colombia del Círculo de Lectores, <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/codaagus.htm>, [Consultado 15 de Julio de 2014]

¹²⁴ ARDILA, *Desarrollo del Sistema de Transportes en Colombia*, pp.162.

¹²⁵ SALAZAR MONTOYA, *De la Mula al Camión*, pp. 31-37.

¹²⁶ Gentilicio utilizado para referirse a personas nacidas o criadas en Antioquia.



que en los alrededores se configuraban negocios, mercados y sociedades, los cuales usaron el alcohol como objeto de sociabilidad. La tesis de este autor no es ajena, si se entiende la visión emprendedora y empresarial del antioqueño y el desarrollo de la economía cafetera de exportación. Recordemos que el crecimiento en la producción del café, no solo en Antioquia, sino en otros departamentos como Santander, provocó la apertura de caminos de herradura que relacionaron directamente la producción de tierras calientes con tierras altas o frías; situación que, por un lado, manifestaba el apuro de ampliar los mercados locales y, por otro, la organización de las elites regionales.

Muchos de los autores ya citados coinciden en afirmar que los proyectos viales propuestos antes de la administración de Rafael Reyes en 1904, tuvieron grandes problemas en su ejecución, debido a la inestabilidad vivida por el país a causa de las guerras civiles y partidistas que lo azotaron durante gran parte del siglo (en especial la Guerra de los Mil Días), el déficit fiscal y la caída de la economía, el desconcierto político respecto a la construcción de obras públicas, o sea, la continua promulgación de leyes y decretos que se reemplazaban o tachaban entre sí, y el difícil manejo de las condiciones naturales y del paisaje. Dicho escenario, estimuló el abandono de las carreteras o vías por casi dos décadas, periodo en el que los presidentes y ministros dedicaron la política interna a la ampliación de las líneas férreas que, desde su postura, aseguraban una cercanía a la economía de exportación.

Abel Cruz Santos reafirma la situación al estimar que la expedición de la primera ley sobre medios de comunicación, en la administración de Manuel Murillo Toro, en 1864, fue muy completa, porque planeaba la creación de varias carreteras importantes: “un camino carretero que comunicará a Bogotá con el Rio Magdalena, caminos de ruedas entre las ciudades de Cartagena, Riohacha, Medellín y los centros poblados de los estados de Santander y Boyacá”.¹²⁷No obstante, el mismo autor reconoce que terminaron siendo propuestas invalidas, pues, no pasaban por una revisión presupuestal ni técnica. Hasta el siglo XX, dice Santos, se empezó a aplicar un método como el de Macadam,¹²⁸ que al

¹²⁷ CRUZ SANTOS, *Por caminos de tierra, mar y aire*, pp. 64-69.

¹²⁸ Era una técnica utilizada para la conservación y construcción de carreteras a partir del uso de grava o piedra de cantera, ésta fue reemplazada a mediados del siglo XX cuando apareció en Colombia el pavimento a escala, CRUZ SANTOS, *Por caminos de tierra, mar y aire*, pp. 84-85.



menos exigía un estudio del suelo, en cuanto, a movimientos telúricos y absorción de materiales.

Más allá de esto, es claro que los presidentes, ante su incapacidad de controlar el tema de la infraestructura, entregaron sus responsabilidades a ingenieros, inversionistas, empresarios, quienes impulsaron los sistemas de transporte y el desarrollo de condiciones necesarias para su realización. Este es el caso de Francisco Cisneros, quien estaba encargado de construir e invertir en varias líneas como el ferrocarril del Cauca y de Girardot.¹²⁹

En 1904, con la llegada de Reyes se volvió a concentrar la preocupación en las carreteras. Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez mencionan que durante este periodo de gobierno y en la siguiente década el país pasa de tener 400 kilómetros, en 1908, a 5300, en 1920. Un logro sustantivo para una nación que, en casi un siglo completo, no evidenciaba una puesta en práctica de procesos modernizantes en su economía y en la configuración de su espacialidad. Empero, continuó la preocupación del atraso de Colombia a nivel suramericano, no sólo en cantidad de kilómetros y áreas abarcadas, sino en la persistencia de una política que retomó las vías abiertas por colonizadores, reproduciendo carreteras estrechas realizadas a base de cascajo. Mientras la industria automotriz avanzaba en el mundo, Colombia seguía haciendo vías para carros de tracción animal.¹³⁰

En contrapeso a esta técnica rudimentaria, se fueron promoviendo leyes que incentivaron una organización y adelanto en el diseño y cimentación de carreteras. La ley 70 de 1916 es un primer paso, porque clasificó las carreteras, según destino y orden, en: nacional (comunicaban los puertos o las fronteras con los centros principales), departamental y municipal, dejando claro que eran dependientes del Ministerio de Obras Públicas, es decir, ya había un organismo institucional dedicado al tema y, además, proponía un trazado cartográfico, un cálculo aproximado de recursos y una justificación de la trascendencia de algunas carreteras (Véase Mapa 3).

El análisis hecho por Pachón y Ramírez en torno a la legislación es muy interesante, en tanto, permite formular una serie de conclusiones e hipótesis

¹²⁹ ALVEAR SANÍN, *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia*, pp.

¹³⁰ RAMÍREZ y PACHÓN, *La Infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, pp. 54-62.



acerca de las tendencias institucionales decisivas o provisionales que regularon, a lo largo de la primera parte del siglo XX, el plan vial. Era evidente el interés de los congresistas en brindarle a sus regiones de origen una superioridad en extensión y número de carreteras. Asimismo, afectaba el deliberado cambio de los proyectos en el Ministerio de Obras Públicas provocado por el nombramiento y despido continuo de los funcionarios, el lucro de algunos políticos, con los recursos asignados a los departamentos y a la nación, y la ausencia de un fondo económico que se ocupara en el campo de infraestructura.

Ante la crisis mundial de 1929, se hizo más evidente las dificultades de presupuesto e inversión en el país, de tal forma que el Estado empezó a darse cuenta de la importancia de contar con un organismo que respondiera por el empréstito y avance de las carreteras y el área de transportes. Por consiguiente, fundó el Consejo Nacional de Vías, el cual, inicialmente, se compuso de personas capacitadas en el extranjero, pues, al interior no se contaba con una escuela de formación de ingenieros y personal técnico. Los treinta representó para Colombia una década de reformas interesantes, en torno, a la producción, la actividad comercial, el sector industrial y la infraestructura vial; esta última, se acogió a la ley 88 de 1931, que se distinguía de las existentes por el aumento en las distancias de los caminos, la preocupación por su mantenimiento y el incentivo crediticio del Banco de la Republica.¹³¹

La hegemonía liberal introdujo cambios en la conformación de las carreteras en el país, en especial el Presidente Olaya Herrera, entre 1930 y 1934, incentivó el desarrollo de vías departamentales que dieron a las regiones cierto dinamismo y motivó el establecimiento de caminos que comunicaran a los municipios con las carreteras nacionales, de modo tal, que estos comenzaran a vincularse a la producción nacional. La pretensión del Presidente, en aquel periodo, era despegar la unidad económica y social basada en los caminos, pues, no requerían costos tan altos como las líneas férreas. Empero, la detonación de la Segunda Guerra Mundial interrumpió los proyectos liberales, en la medida, que se restringió la importación de la maquinaria necesaria para la elaboración de vías y se redujo el gasto público, tras las limitantes del crédito externo y la inversión extranjera. Tan solo un ejemplo, fue el retraso temporal de

¹³¹ ARDILA, *Desarrollo del Sistema de Transportes en Colombia*, pp. 165-174.



algunas obras como la Carretera Central del Norte, que tardó 30 años en terminarse.¹³²

Posterior al frenesí vial, José Alvear Sanín denomina el período de los cincuenta como avance en la modernidad,¹³³ puesto que el crecimiento de la industria automotriz y el aumento de la importación de vehículos y carrocerías, no sólo hacía evidente la obligación de finiquitar lo contemplado veinte años atrás en la ley 88 de 1931, sino que buscaba superar las decisiones mediáticas que originaron una decadencia de las vías, ya sea por desagüe, derrumbes o falta de solidez. La iniciativa más clara de estos años fue la pavimentación de las carreteras, proceso que tenía antecedentes en la propuesta del ministro Abel Cruz Santos en 1938, quien indudablemente culminó 440 kilómetros en pavimento;¹³⁴ con esto, se pretendía reducir las tarifas del transporte y las distancias entre distintos lugares (Véase Mapa 4).

En 1960, se encontraron anomalías que supuestamente ya habían sido subsanadas o superadas por las medidas del gobierno; la falta de fondos viales que buscaban ser suplidos por la cooperación de entidades (Federación de Cafeteros, Corporación de los Valles del Magdalena y el Sinú), las cuales, “estaban obligadas” a socorrer al Estado en materia de carreteras, porque era necesario pensar el transporte y la economía en términos de unión y reciprocidad. El mal estado de las vías, la mala ejecución de la inversión, que hacia el banco de fomento y reconstrucción, y la anarquía legislativa seguían siendo una situación invariable.¹³⁵

La misión de Parsons, Brinkerhorff, Quade y Douglas, en 1962, también, advirtió varios fenómenos como la existencia de vías nacionalizadas, que no contaban con las técnicas mínimas de realización y que no tenían un papel económico sustentable, la insuficiencia en número de kilómetros construidos, con respecto a las dinámicas de expansión demográfica experimentadas por el país, y la inconformidad de las empresas de transporte de pasajeros y carga, ante unas carreteras y caminos que generaban desgaste de los vehículos y

¹³² ACUÑA RODRÍGUEZ, *Desarrollo de Boyacá durante la Administración Olaya Herrera 1930-1934*, pp. 129-129.

¹³³ ALVEAR SANÍN, *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia*, pp. 479-481.

¹³⁴ Biblioteca Nacional de Colombia (citado en adelante como BNC), *Memoria de Obras Publicas 1942*, pp.333

¹³⁵ SAMPER, *Los Transportes en Colombia*, pp. 40-41



mayores pérdidas, lo que daba lugar a quejas de los usuarios por el riesgo que corrían. Paralelo a las conclusiones hechas por la misión, se sumaba la fragmentación de planes de obras públicas que reflejaron el desgaste de políticas y leyes en vías poco útiles.¹³⁶

Como consecuencia, en los años sesenta del siglo XX, fue formulado el programa de red nacional de carreteras. En este, se reconocía la conformación territorial de Colombia en dirección Norte–Sur, con la influencia de troncales que se encontraban alrededor de los valles de los ríos Cauca y Magdalena y de transversales que atravesaban el país de una frontera a otra. Asimismo, se planteaba la compenetración del sistema de transporte para organizar el uso de las carreteras. Sin embargo, esto era complicado, en un contexto en el cual las empresas jalonaban sus estatutos y actas de constitución a una modalidad de servicio muy disímil a la dispuesta por el Estado. Por otra parte, los gobiernos pusieron a consideración la instauración del impuesto de la gasolina como un empréstito que permitiera financiar ciertas obras, circunstancia que causó molestia a los transportadores, quienes para esos años convocaron a un paro nacional (Véase Mapa 5).

Hasta los años 60, Boyacá y Cundinamarca fueron los departamentos con mayor número de carreteras y vías. Posteriormente, las zonas de relativo desarrollo, que hasta ese momento se encontraban abandonadas por el Estado, empezaron a incentivar la construcción de caminos. De tal manera, se emprendieron algunos tramos de la vía panamericana, que aún conecta al sur-occidente del país con la frontera de Panamá pasando por el Chocó, y de la troncal del Llano que facilitaría el paso hacia Venezuela por el departamento de Arauca y la comercialización de la ganadería extensiva.

2.2 Boyacá comunicado, crecimiento de sus carreteras y caminos vecinales.

A partir de la Ley 88 de 1931, el país emprendió el desarrollo del plan de carreteras nacionales aprobado por el Congreso en compañía del Poder Ejecutivo. En este, se proyectó un total de 6204 km, de los cuales, a Boyacá

¹³⁶ MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y PARSONS, BRINCKERHORFF, QUADE & DOUGLAS, *Estudio del transporte nacional: Plan de mejoramiento para los transportes nacionales*, pp. 136-139.



correspondió 499, lo que evidenciaba la importancia del departamento como punto intermedio para la comunicación con otras regiones.¹³⁷ Su ubicación geográfica facilitaba, en primer lugar, el intercambio comercial con zonas de frontera, espacios cuyo clima era distinto, por lo tanto, la producción de otros cultivos era evidente y, en segundo lugar, la comunicación con Bogotá, capital y centro administrativo desde el cual se regulaban procesos políticos, legislativos y sociales de carácter centralista. Además, era innegable que el crecimiento de la infraestructura vial en Boyacá facilitaría, más adelante, los procesos migratorios campo-ciudad y la movilización de personas hacia los departamentos limítrofes.

Por otra parte, la ley dividió la red vial en troncales o vías que cruzaban al país en largas distancias de acuerdo a la ubicación de las tres cordilleras. Es decir, lo fraccionaba en la existencia del sector occidental donde se encontraban los departamentos de Cauca, Nariño, Valle del Cauca, Antioquia, Chocó y Córdoba; la zona central comprendía los departamentos de Huila, Caquetá y Putumayo; y la sección oriental, en la cual, se situaba Cundinamarca, Boyacá y los dos Santanderes. Igualmente, el plan referenciaba la presencia de transversales o caminos que se enlazaban en su trazado con las carreteras principales, por tal motivo, estas funcionaban como ramales que acogían varios municipios. Lo anterior, no implicaba que todas las carreteras vieran en las localidades pasos obligados dentro de su proyección y construcción, por tanto, algunas vías utilizaban dichas jurisdicciones como puntos de referencia geográfica.¹³⁸

El gobierno nacional señalaba que el presupuesto global para la realización de los estudios y terminación de las carreteras incluía un porcentaje del impuesto de gasolina. La inversión en el sistema vial hecha por la nación solo acogía los caminos nacionales y aquellos ramales que complementarían las vías

¹³⁷ Del total de la red vial al departamento correspondía aproximadamente un 7%. En el plan de carreteras, Boyacá fue la segunda región a la cual el Congreso asignó mayor número de kilómetros, esto en razón a su importancia económica y la figura presidencial del momento (Enrique Olaya, quien era originario de esta zona). En primer lugar estaba Antioquia con 731 Km, es decir, 12% de los caminos nacionales, pues dicha región ha sido considerada una de las más productiva del país. ARB, *Diario Oficial*, Poder Legislativo, Ley 88 de 1931, por la cual se adopta el plan de carreteras nacionales, 23 de julio de 1931.

¹³⁸ ARB, *Diario Oficial*, Poder Legislativo, Ley 88 de 1931, por la cual se adopta el plan de carreteras nacionales, 23 de julio de 1931.



dispuestas en las diferentes secciones del plan.¹³⁹ Dejando de lado las carreteras departamentales, que utilizaban los dineros recaudados por impuestos y recursos fiscales del departamento, en conjunto de ciertos auxilios brindados por el presidente, luego de que las gobernaciones regionales demostraran los gastos y comprobantes oficiales ante las instituciones encargadas. La utilidad de estas vías fue proveer la circulación local y la conexión de lugares alejados dentro de sus municipalidades.¹⁴⁰

La infraestructura vial empezó a considerarse de utilidad pública, pues, sus beneficiarios eran la población civil. Sin embargo, más allá de dichas ventajas para las comunidades, parecía que el carácter público se utilizaba más para legitimar la intervención absoluta y directa del gobierno, en cuanto, a la realización de contratos o concesiones y a la disposición de terrenos que eran ocupados, sin que sus propietarios tuvieran derecho a oponerse o resistirse, ya que su uso tenía por fin el bienestar colectivo.

En 1931, el Estado asignó a Boyacá la carretera central del Norte y las vías del Cusiana, Carare, Occidente, Cocuy y Oriente (Véase Cuadro 1). No obstante, para ese mismo año, la asamblea departamental y el Consejo de Vías Departamentales estableció el sistema de carreteras regionales, dividiéndolas según su fase de construcción.¹⁴¹ Es decir, la primera categoría incluía las de terminación inmediata y la segunda aquellas de ampliación y conservación. De tal forma, cuando se finalizaban los caminos principales contemplados en el grupo número uno, las vías del grupo dos ascendían al primero. Por su parte, los presupuestos o vigencias designados por la gobernación centraba sus esfuerzos en las carreteras de la primera categoría, en caso de que el capital establecido

¹³⁹ ARB, *Diario Oficial*, Poder Legislativo, Ley 88 de 1931, por la cual se adopta el plan de carreteras nacionales, 23 de julio de 1931. .

¹⁴⁰ SALAZAR MONTOYA, "El Transporte en Colombia", Vol.2, pp.18-19

¹⁴¹ El Consejo Nacional de Vías Departamentales era la entidad asesora del gobierno en relación a la construcción, reparación y conservación de las vías. Sus funciones eran proponer las carreteras que se integraban en el primer grupo, la distribución de los recursos y la organización de los trabajos de las mismas. Este organismo trabajaba de la mano con la sección de obras públicas, encargada de la realización total del plan de vías de Boyacá. Esta última estaba conformada por dos oficinas, una administrativa y otra técnica que funcionaban bajo el mando del ingeniero jefe. ARB, *El Boyacense*, Asamblea Departamental, Ordenanza N° 12 de 13 de agosto de 1931, por la cual se ordena plan de vías departamentales, Art. 7 y 8.



para su financiación no fuese suficiente, la Secretaría de Hacienda se hacía responsable de los gastos imprevistos (Véase Mapa 6).¹⁴²

Cuadro 1.
Plan de Carreteras de Boyacá, 1931.

Carreteras Troncales	Carreteras Transversales
Central del Norte: Bogotá-Tunja-Ocaña y Cúcuta	Cusiana: Sogamoso-Pajarito
	Carare: Tunja -Barbosa-Vélez-Puerto Berrio.
	Occidente: Tunja-Chiquinquirá-Muzo
	Cocuy-La Uvita-Soata
	Oriente: Tibana-Garagoa-Guateque

Fuente: *El Gráfico*.¹⁴³

El quehacer del Estado, en favor del crecimiento de la infraestructura vial en el país, suscitó el debate entre la efectividad y ventajas que tenía la construcción de vías de comunicación terrestre, respecto del crecimiento de algunas líneas férreas. Es decir, la gobernación y el Poder Ejecutivo evaluaban cuáles eran las diferencias de presupuesto, crecimiento regional, beneficio económico y social que, entre uno u otro, ofrecían a nivel de los municipios y departamentos. Por ejemplo, en Boyacá y Santander se revisaban las diferencias existentes entre el camino y el Ferrocarril del Carare,¹⁴⁴ puesto que era una vía fundamental para comunicar a varios municipios de Boyacá con uno de los puertos ubicados en el Magdalena, además, de servir de hilo conductor hacía Antioquia y otras regiones importantes para la extracción de petróleo como Barrancabermeja (Véase Cuadro 2).¹⁴⁵

¹⁴² ARB, *El Boyacense*, Asamblea Departamental, Ordenanza N° 12 de 13 de agosto de 1931, por la cual se ordena plan de vías departamentales, p. 705.

¹⁴³ BNC, *El Gráfico*, Vol. 16, núm. 829, Las carreteras Troncales de Boyacá, abril de 1927, p. 1095.

¹⁴⁴ Las poblaciones que estaban enlazadas por la vía del Carare, ante las juntas asesoras y las juntas de ciudadanos, señalaban la urgencia de la terminación de la misma. Empero, la fuerte presión ejercida por el comité de la línea férrea, en contra de la decisión del gobierno de retirar la maquinaria y materiales de esta, ocasionó una querrela ante el gobernador de Boyacá, en donde se presentaban las dos propuestas y se ponían a votación. Finalmente, el presidente Olaya Herrera señaló la obligación de terminar la carretera, pues, las necesidades de Boyacá eran fomentar el desarrollo industrial y agrícola, así como facilitar el comercio inter-regional. La petición pro-carare conceptuaba que los recursos existentes para el ferrocarril se traspasara a un fondo especial para la construcción de esta vía. ARB, *El Vigía*: Carretera y Ferrocarril del Carare, 10 de Julio de 1931, pp. 1, 8.

¹⁴⁵ “En base a la concesión de Mares que puso en marcha Rafael Reyes en 1904 se inició la exploración de petróleo en la zona de Barrancabermeja, al darse cuenta de la existencia en grandes cantidades de dicho recursos empresas norteamericanas y europeas empezaron a competir en pro de su concesión. La empresa Tropical Oil Company (TROCO), filial de la Standard Oil Company del clan Rockefeller, a quien se concedió la inversión y explotación petrolera funcionó a partir de 1921 luego de la aprobación del tratado Urrutia-Thompson”. VEGA CANTOR, pp. 95-96.



Cuadro 2.

Estudio comparado entre el Ferrocarril y el Camino del Carare.

Focos de Análisis	Carretera Carare	Ferrocarril Carare
Costo de construcción y Valor del Transporte	Con 210 Kilómetros era más corto que el ferrocarril, por tanto su construcción exigía menor inversión. Aunque el transporte por camión o autobús fuera más alto, este podía disminuir con la reducción del costo de gasolina y la constitución de talleres o industrias de montaje automotriz.	250 Kilómetros de longitud con costos altos de financiación que obligaba a un cobro del transporte de 8 centavos, el cual no compensaba el gasto de conservación y explotación.
Obra construida hasta la década de 1930.	Para 1929 cuando se suspendió la obra y pese a la crisis fiscal ya estaban afirmados la mitad de los kilómetros que comprendía la carretera (112Km).	En 1930 contaba con 12 Kilómetros terminados, el resto se hallaban balastados o en fase de explanación.
Beneficio Regional	Satisfacía más las condiciones de las poblaciones de Tunja, Arcabuco, Vélez y Monquirá en relación a Puerto Berrio, pues se utilizaría la carretera para ubicar puestos de comercio de sus cultivos o productos, ya sea para venta o distribución a otros centros de consumo.	La línea férrea no pasaba por ninguno de los municipios situados entre Tunja y el Puerto, se aproximaba a Monquirá y a Vélez, sin embargo su cercanía más allá de aprovechar el progreso y desarrollo de estos dos lugares, abría paso a otros centros poblacionales.

Fuente: *El Vigía*.¹⁴⁶

A inicios de los años treinta, los esfuerzos de los municipios y sus habitantes en la construcción de carreteras se reflejaban, tras el uso de fondos locales y mano de obra vecina, en la medida que las condiciones económicas del país solo permitían que el Ministerio de Obras Públicas brindara un apoyo con herramientas y algunos materiales. Las vías de comunicación se consideraban una forma de salir del aislamiento y el olvido que tanto el Estado como la gente mantenían sobre algunos espacios; significaba el inicio de una vida económica, social e, incluso, institucional. La presencia de la Iglesia fue constante en materia de vías, pues, aún el país no lograba separar los poderes,

¹⁴⁶ ARB, *El Vigía*: La carretera del Carare es más práctica que la ferrovía, 09 de mayo de 1930.



los párrocos o curas de los pueblos participaban en las celebraciones que se hacían por la apertura de estas.¹⁴⁷

Durante la crisis, los proyectos impulsados por la Asamblea a nivel departamental se concentraban en las carreteras, cuyos beneficios superaban los límites administrativos de Boyacá, para incursionar en espacios de otros departamentos. Es así como, el camino de Torres entre Duitama y Charalá fue propuesto para mejorar el servicio automovilístico y de buses, aumentar el comercio de cultivos locales con productos foráneos, evitar la pérdida de los artículos importados que, debido a la precariedad de la infraestructura, viajaban en rutas extensas que, en ocasiones, no promediaban el tiempo de duración de los alimentos e intensificar el uso de maquinaria agrícola tanto en Boyacá como en Santander.¹⁴⁸

En 1934, pese al atraso que vivía el país respecto a la existencia de vías de comunicación, se destacó a Boyacá como un departamento con avances sustanciales, pues la nación, durante este año, ejecutó obras de sostenimiento y construcción en la carretera del Noreste, que era un medio de comunicación fundamental para los departamentos de Santander y Cundinamarca con el altiplano boyacense. Este camino facilitaría a las tres regiones establecer un flujo activo de comercio, donde municipios productivos como San Gil, Barbosa y Arcabuco lograrían una salida poblacional y de mercancías hacia el centro de Colombia. Aunque, esta carretera se realizó mediante un contrato con Santander, fueron innegables las posibilidades que se abrieron a la población Boyacense, en cuanto, a la visita de espacios turísticos y de descanso. Asimismo, el camino entre Chiquinquirá y Muzo fue relevante para el reconocimiento de las minas de esmeralda por parte de habitantes que visitarían el lugar haciendo uso del vehículo de ruedas; con 90 kilómetros de longitud, esta representaba un punto de salida para la economía del occidente boyacense. Finalmente, la carretera del Carare, que sería un punto de conexión directo entre Antioquia, Boyacá y Santander con algunos puertos ubicados alrededor del río Magdalena, lo anterior, reafirmaba que, para el siglo XX, el interés de la nación

¹⁴⁷ La carretera del Libertador que enlazaba a Tunja con Soracá y la vía de Oriente tuvo sus primeros avances a partir del apoyo de los pueblos, tanto que el párroco y algunos hacendados cooperaron con algunos terrenos para el paso de la vía, al igual donaron dinero para su construcción. ARB, *El Vigía*: Carretera del Libertador, 13 de junio de 1930.

¹⁴⁸ ARB, *El Vigía*: Carretera de Torres, 20 de marzo de 1931.



continuaba en la complementariedad entre los sistemas de transporte; en este caso particular, la vinculación entre la navegación con el transporte automotor, que permitiría la traída de productos de tierras calientes para el intercambio comercial con las mercancías o cultivos propios de tierras frías.¹⁴⁹

Luego de 1936, el país empezó a darse cuenta de las dificultades respecto a la realización y culminación de lo propuesto en el Plan Vial de 1931, pues, se encontraba, en primer lugar, un desorden, en cuanto, a la fijación de los presupuestos y la distribución de las maquinarias necesarias para la construcción de las carreteras. En un segundo plano, se incluían constantemente nuevos caminos nacionales para suplir las necesidades de la población, los cuales, quedaban desanudados de la red preliminar generándose, así, problemas de trazado y proyección; por último, las limitaciones causadas a raíz de la topografía que incrementaba el costo de algunas vías.¹⁵⁰

Por consiguiente, el Presidente de la Republica propuso la conformación de zonas de carreteras, en las cuales debían señalarse las vías que estaban en servicio, de modo tal, que se estipularan los caminos que aún faltaban por terminar, u otros donde no se habían iniciado los trabajos. Lo anterior, facilitaría la conservación y mejoras de la infraestructura existente y permitiría un mayor orden en presupuestos o capitales, así como, en el registro que llevaba el Ministerio de Obras Públicas, en torno, al total de kilómetros avanzados por año.

El sistema nacional de caminos se dividió en 11 zonas (Bogotá, Barbosa, Cartagena, Florencia, Neiva, Medellín, Pamplona, Pasto, Popayán, Riohacha y Tunja), las ciudades optadas para la zonificación correspondían, en gran parte, a las capitales de los departamentos. De igual manera, allí se encontraban algunas de las seccionales del Ministerio de Obras Públicas, lo que facilitaba el control y supervisión de los proyectos, además, muchas de estas ciudades eran puntos intermedios para las actividades económicas del país. Dicha intervención del gobierno estatal sobre la red vial nacional, sopesaría y ayudaría a determinar

¹⁴⁹ GARCÍA ALVAREZ, *Memoria del Ministro de Obras Públicas*, pp. 23-29.

¹⁵⁰ La carretera de occidente de vital importancia para la conexión con Puerto Boyacá y la zona del Magdalena a causa de las características morfológicas de la zona, produjo una inversión inicial que no tuvo cause, pues en 1937 la gobernación notó lo problemático que era llevar a cabo un camino directo, por lo cual sugirió la edificación de ésta a partir de dos vías: Chiquinquirá-Muzo y Curubitos Pauna. Archivo General de la Nación de Colombia (citado en adelante como AGNC), *Diario Oficial*, Poder Público y Órgano Legislativo, Ley 39 de 13 de mayo de 1937, se modifican leyes anteriores en materia de vías, 08 de junio de 1937.



los problemas de transporte y movilidad, ya que algunas de las limitantes para este servicio fueron los altos gastos que ocasionaban el mal estado de las vías, respecto al desgaste de las llantas y el daño de repuestos de los vehículos (Véase Cuadro 3 y Mapa 6-7).

En 1939, el Ministerio de Obras Públicas presentó, ante el Congreso, otra propuesta para socavar los problemas relacionados con la conservación de la red o sistema nacional. El proyecto justificaba la pavimentación de los trayectos de las vías con mayor nivel de tránsito, de manera que se redujeran los presupuestos designados para las mejoras de las carreteras en servicio. El uso de pavimento, también, contribuyó a la disminución de costos de los transportes, y aumentaría el volumen de la capacidad transportadora.¹⁵¹ Los trabajos se realizarían por los ingenieros de cada zona y su arreglo se haría dentro de un plan trienal, es decir, tres carreteras en un periodo de tres años. Para Boyacá se arreglarían las partes correspondientes al recorrido correspondiente a Tunja-Duitama y Tunja-Puente de Boyacá.¹⁵²

¹⁵¹ BNC, *Memoria Ministerio Obras Públicas 1939*, pp. 158-159.

¹⁵² AGNC, *Diario Oficial*, Ministerio de Obras Públicas, Decreto Número 360 de 15 de febrero de 1939 sobre Pavimentación de Carreteras Nacionales.



Cuadro 3.
Carreteras pertenecientes a la Zona de Tunja (1938-1949)

Fuente: Elaboración propia con base en *Diario Oficial*, 1938, 1940, 1941 y *Memorias de Obras Públicas*, 1939, 1942.

1938	1939 (Km)		1940 -1941 (Km)		1942 (Km)	
Tunja-Barbosa	Villa Pinzón-Tunja- Concepción	304	Tunja-Villa Pinzón	59	Santa Helena-Maripí	15
Duitama-Sogamoso-Tota	Tunja-Arcabuco- Chiquinquirá	101	Tunja-Arcabuco	35	Tunja-Arcabuco-Barbosa	73
Chiquinquirá-Arcabuco	Tibaná-Jenesano	14	Tibaná-Puente Camacho	14	Puente Camacho- Ventaquemada	42
60 Kilómetros Chiquinquirá- Muzo	Chiquinquirá-Muzo	60	Arcabuco-Chiquinquirá-Muzo	150	Arcabuco-Chiquinquirá- Muzo	157
12 Kilómetros Capitanejo- Cocuy	Duitama-Sogamoso- Casanare	50	Duitama-Sogamoso- Casanare	65	Duitama-Sogamoso- Vadohondo	70
	Total	554	Tunja-Málaga	231	Limite Boyacá-Tunja- Málaga	282
			Belén-Socha	35	Belén-Socha-San Salvador	57
			Capitanejo-Cocuy	56	Capitanejo-Cocuy	56
			Total	670	Total	792



Cuadro 3. Continuación
Carreteras Pertenecientes a la Zona de Tunja (1938-1949)

1943-1944 (Km)		1945 (Km)		1947 (Km)		1949 Nuevas Vías (Km)	
Limite Boyacá-Málaga	282	Santa Teresa-Tasco	13	Santa Teresa-Tasco	13	Duitama –Pajarito	123
Tunja-Barbosa	73	Tunja-Arcabuco	36	Tunja-Arcabuco	36	Sogamoso-Corrales	24
Duitama-Vadohondo	97	Duitama-Rio Cusiana	115	Duitama-Rio Cusiana	115	Uvita-San Mateo	6
Capitanejo-Cocuy	56	Paipa-Pantano de Vargas	5	Camino del Cravo	120	Soata-Onzaga	13
Arcabuco-Chiquinquirá-Muzo	154	Limite Cundinamarca-Capitanejo	249	Capitanejo-Tunja-Limite Cundinamarca	247	Tibaná-Garagoa	39
Puente Camacho-Ventaquemada	42	Puente Camacho-Ventaquemada	42	Puente Camacho-Ventaquemada	42	Arcabuco-Chiquinquirá-Muzo	154
Duitama-Charalá	104	Duitama-Charalá	104	Duitama-Charalá	104	Duitama-Charalá	115
Belén - Socha-San Salvador	57	Belén - Socha-San Salvador	57	Belén - Socha-San Salvador	65	Curubitos-Río Minero	51
Total	872	Tunja-Miraflores	82	Tunja-Miraflores	92	Tunja-Barbosa	73
Tunja-Miraflores (1944)	101	Total	703	Total	834	Total Incluyendo otras Carreteras	1199
Saboya-Tunungua	34						

Fuente: Elaboración propia con base en *Diario Oficial*, 1945, 1947 y *Memoria de Ministerio de Obras Públicas* 1943, 1944, 1949.



Los obstáculos en el ámbito de carreteras, permanecieron hasta muy adentrada la década de los cuarenta, cuando Ignacio López Uribe señalaba que la contrariedad más evidente era que se continuaba con la modalidad de construcción de 1934, donde las carreteras se hacían por etapas, pues, se pretendía aumentar el kilometraje o extensión. Empero, para 1944, ya no se buscaba ampliar la red, sino que el objetivo era renovar las vías con pavimentos más modernos que permitieran mejor circulación de los vehículos, así como, el ensanchamiento de éstas para facilitar a los automotores mayor velocidad. Por ende, el auge de la actividad transportadora, sí provocó que el desarrollo de las vías estuviera focalizado en el crecimiento comercial de las regiones y la comodidad, eficiencia y rapidez de la misma. La idea de caminos para el futuro producía que, a mayores recursos en la construcción de estos, se redujeran los valores en las tarifas y se incrementara la productividad de las empresas de servicio público.¹⁵³

Anualmente, la gobernación de Boyacá y el Ministerio de Obras Públicas eran las instituciones encargadas de la planeación y terminación de la infraestructura vial en el departamento. Después de los años treinta, se constituyeron las seccionales de dicho ministerio, a las que fueron asignadas, en compañía de la junta administradora de cada vía, las siguientes funciones: establecer los presupuestos mensuales de gastos para las distintas secciones de las carreteras, anotar los dineros que aprobaba la Secretaría de Hacienda para financiar las vías, designar las juntas municipales que supervisarían el cruce del camino dentro de sus jurisdicciones, informar de la inversión de los fondos de la obra y distribuir las herramientas, materiales y maquinarias al ingeniero encargado de la misma. Los ingenieros se consideraban intermediarios entre las juntas municipales y la junta administradora, por eso, de ellos dependía el trazado, estudio y localización de la ruta y la estadística en cuanto a jornales y dineros invertidos.¹⁵⁴

En base a la organización de las funciones y facultades de los encargados de vigilar la construcción de carreteras, se inició la expansión de las vías

¹⁵³ LÓPEZ URIBE, "Carreteras Nacionales", pp.413-415.

¹⁵⁴ ARB, *El Boyacense*: Gobernación del Departamento, Decreto N° 222 del 14 de marzo de 1930, por el cual se reglamentan las atribuciones de las juntas administradoras. Carretera del Progreso, pp. 214-216.



departamentales y nacionales que transitaban por Boyacá; año tras año, la Asamblea y el Presidente de la República dictaban diferentes ordenanzas y leyes enfocadas a la proyección, mejora o culminación de caminos. En la década de los treinta, se suspendieron algunos trabajos como la Carretera del Progreso,¹⁵⁵ ya que se debían acotar los presupuestos mensuales y hacer el retiro de personal directivo para comprimir los costos laborales, esto como respuesta a los problemas financieros causados por la crisis de 1929.¹⁵⁶

Los problemas fiscales se vieron reflejados en la forma de financiar ciertas obras en Boyacá, pues para llevar a cabo las vías se comenzaron a utilizar las rentas obtenidas de otros sectores, como la de los licores fermentados. Al determinar que un 70% de dicho ingreso, obligatoriamente, se entregaba a las juntas municipales de caminos, se puede concluir que los fondos designados para este empréstito se gastaban en mecanismos para sopesar las dificultades sentidas por otros sectores económicos, como la industria y la agricultura, que dependían de las importaciones y exportaciones con los mercados europeos y norteamericanos.¹⁵⁷

Desde 1936, aparecieron otras carreteras dentro del plan de vías nacionales y departamentales como la Carretera del Centenario, que empezó a construirse luego de firmarse el contrato el 10 de abril de ese año.¹⁵⁸ La obra era de vital importancia, debido a que permitiría abrir relaciones, hasta ese momento cerradas por la reminiscencia de caminos coloniales, entre la capital Tunja y municipios como Leiva y Ráquira que se caracterizaban por su riqueza mineral y natural. Primero, la carretera ayudaría a la expansión industrial y económica de Villa de Leiva, la cual, se observaba como una comarca de reconocimiento nacional; segundo, proporcionaría el resurgimiento de la industria olivera, a raíz de la producción masiva de trigo; y, tercero, afirmarían que los gobiernos liberales se preocupaban más que el tradicionalismo conservador por la modernización

¹⁵⁵ Denominación dada a la vía que comunicaba a Tunja con los municipios de Ramiriquí, Boyacá y Miraflores.

¹⁵⁶ ARB, *El Boyacense*: Gobernación de Boyacá, Decreto N° 632 de 31 de Diciembre de 1929, sobre suspensión en el trabajo de carreteras, 13 de Enero de 1930, pp. 325-327.

¹⁵⁷ Algunas de las carreteras que hicieron uso de estos impuestos fueron la Carretera del Centenario, el camino de herradura que de Socha conduce a Chita y Carretera del Progreso. Véase ARB, *El Boyacense*: Asamblea de Boyacá, Ordenanza N° 20 del 28 de Abril de 1930, se dictan disposiciones en varios caminos, 07 de Mayo de 1930, pp.116-118.

¹⁵⁸ ARB, *El Boyacense*: Gobernación de Boyacá, Decreto N° 280 del 2 de Julio de 1936, por el cual se dictan varias disposiciones en relación a la Construcción de la Carretera el Centenario.



del país.¹⁵⁹ Para 1938, el doctor Luis Pérez Barrera, director de Obras Públicas, comunicó en el diario *La Trinchera* (de carácter liberal) un balance sobre el estado de los trabajos en las vías del departamento, que pretendía dar a conocer a la población los avances y esfuerzos en favor del progreso de Boyacá, ante un periodo de reformas en el país (Véase Cuadro 4 y Mapa 7).

Cuadro 4.
Estado de las Carreteras Boyacenses, 1938.

Carreteras Construidas y Proyectadas		Vías en Conservación
Tunja-Miraflores	Longitud Total de 91 Kilómetros, 250 obreros en trabajos de afirmado y exploración	Tunja-Ramiriquí-Guateque.
Torres	Con 53 Kilómetros de distancia y 240 trabajadores, dividida en tres etapas explanada, obra de arte y afirmado.	
Centenario	En este camino se realizaba labores de explanación y construcción de un puente sobre el Río Sachica que facilita el tráfico hacía Chiquinquirá.	Carretera Central-Zetaquirá
Curubitos-Pauna	Su función era conectar el territorio de Vásquez en el occidente del departamento con el Río Magdalena.	Belén-Socha
Soracá-Toca	Estaba en fase de afirmación, sin embargo la intención es macadamizarla hasta el kilómetro 14.	
Monquirá-Toguí	Con 11 Kilómetros de longitud, se encontraba en fase explanación.	Puente Boyacá-Samáca
Tibaná-Turmequé	Es un camino financiado por el municipio y abarca 25 Kilómetros en explanada.	
Corrales- Puentes Reyes	Es una vía de 4 Kilómetros que se llevó a cabo con recursos del Departamento.	

Fuente: *La trinchera*.¹⁶⁰

Durante estos años, se ejecutó el camino del Cravo, en relación a la carretera del Cusiana, que iba a servir como eje transversal y de empalme con

¹⁵⁹ BNC, *El tiempo*: La Carretera del Centenario, lunes 22 de junio de 1936, p. 5.

¹⁶⁰ ARB, *La Trinchera*: El Dr. Luis Pérez Barrera Director de Obras Públicas, hace para "Trinchera" interesantes declaraciones, Completa relación de labores del Gobierno, 18 de diciembre de 1938.



los departamentos de Villavicencio y Casanare. De ahí, se justificaba la asignación de un recurso total aproximado de doce mil pesos anuales, pues, se pensaba que era el medio de salida del embotellamiento en el cual se situaba esta zona.¹⁶¹ A pesar de ser una vía de herradura, el Cravo era fundamental para la intercomunicación de regiones ganaderas, agrícolas e industriales representativas de la nación, su funcionamiento y regulación dependía de los presupuestos de la zona de Tunja.¹⁶²

En torno a este, se formaron varias discusiones entre el Congreso, pobladores y vecinos de la región, ya que debatían constantemente por dónde debía trazarse el camino Sogamoso-Labranzagrande. Con este propósito, contemplaron dos rutas: una alrededor de la Carretera del Cusiana y otra a través de la ruta del Cravo (véase Mapa 7-8).

En el primer caso, se señalaba la imposibilidad brindada por dicha vía para vincular algunos de los municipios de la provincia de Sugamuxi (Tasco, Corrales, Floresta) con la zona de influencia de la nueva industria moderna, Acerías Paz del Río.¹⁶³ Mientras, que la segunda opción era más pertinente, pues, cruzaba una amplia zona rural que acogía entre cinco o seis mil habitantes de los pueblos de Mongua, Gameza y Topaga que, desde hace algunos años, mantenían relaciones comerciales y de intercambio de productos minerales y agrícolas, los cuales, con la acelerada evolución del transporte, pronto podrían llegar a otras partes de Colombia. Al mismo tiempo, el camino cruzaba por espacios de explotación maderera y vinculaba a la población con las salinas que allí se aprovechaban, a parte, se aumentaría la venta de cultivos de tierras altas en los mercados de Duitama y Sogamoso. Las razones que justificaban la necesidad de esta carretera fueron vistas en relación a las restricciones del transporte a lomo de mula o a pie, en tanto, se lograría que los habitantes y las mercancías pudiesen hacer uso de los vehículos de tracción mecánica, cuya

¹⁶¹ ARB, *El Boyacense*: Poder Legislativo, Ley 30 del 18 de Octubre de 1935, por la cual se ordenan los estudios y la construcción de la Carretera Sogamoso-Casanare, 11 de Febrero de 1936, p. 41.

¹⁶² AGNC, *Diario Oficial*, Ministerio de Obras Públicas, Resolución N° 3 del 12 de Enero de 1937, sobre trabajos de sostenimiento del camino de herradura del Cravo.

¹⁶³ ACS, *Acción Cívica*: En torno a la Carretera Sogamoso-Labranzagrande, 19 de Diciembre de 1940.



rapidez, seguridad y comodidad eran símbolo de ventaja ante los otros sistemas de movilidad.¹⁶⁴

En los debates entre el Congreso y el Ministerio de Obras Públicas, se propuso como solución a la ausencia de recursos para los fondos viales, la creación de un empréstito cubierto por el aumento al impuesto de la gasolina y la instauración de un cobro de vialidad en los caminos nacionales. Los fondos recaudados facilitarían la inversión en rutas fuera de Boyacá, lo que causó molestia a la gobernación por la indiferencia del Estado, ante la omisión de apoyo y presupuesto dirigido a la región, por ello, empezó a exigir la financiación de la carretera Sogamoso-Casanare. Esta vía, en primer lugar, redimía la importancia de los Llanos Orientales, segregados por las políticas e instituciones nacionales, en segundo lugar, beneficiaba a toda la nación, ya que facilitaba la apertura de nuevos flujos comerciales con las regiones del centro, y, en tercer lugar, brindaba una imagen favorable de Colombia ante sus países vecinos, en tanto, el aumento y renovación de los caminos se determinaba como avances dentro de la modernización.¹⁶⁵

Después de la década de los cuarenta, la asamblea y el gobierno regional se preocuparon por la designación de presupuestos hacia caminos locales como la ruta Nevado-Güicán,¹⁶⁶ relevante para el tránsito a la zona turística y natural que comprendía la Sierra Nevada del Cocuy, localizada en el norte de Boyacá. Paralelamente al potencial económico que disfrutaba, se pretendía abrir relaciones entre el Cocuy y la Salina,¹⁶⁷ para así elevar el comercio de sal con

¹⁶⁴ ACS, *Acción Cívica*: La Carretera Sogamoso-Labranzagrande, 21 de Noviembre de 1944.

¹⁶⁵ La demanda de capital para la inversión de dicha vía manifestaba la necesidad de aumentar de 100 mil pesos a 500 mil la partida de realización de la obra, teniendo en cuenta que se debía remover debido a su deterioro los materiales y partes hasta ahora cimentadas. Con dicho cálculo se buscaba evitar la suspensión de los trabajos, dado que se contaba con el personal técnico necesario y se tenía la maquinaria y los materiales. ACS, *El Semanario*: Una carretera Necesaria, 29 de Octubre de 1940.

¹⁶⁶ A este camino se adjudicaron en total 1500 pesos colombianos, sin embargo se abrió la autorización de solicitar créditos o usar dineros de otras vigencias. Véase ARB, *El Boyacense*: Asamblea de Boyacá, Ordenanza N° 2 del 21 de Mayo de 1940, sobre auxilios a la construcción del Cauce Nevado-Güicán, p.123.

¹⁶⁷ Pueblo de la Sal poblada antes de la llegada de los españoles por los indígenas laches, quienes fueron los primeros en explotar sal para su consumo y el intercambio con espacios circundantes. La circulación del producto inicialmente respondía a trueques interétnicos que se entablaban con los municipios de Chita, Panqueba, entre otros. Pero con el trascorrir del tiempo su presencia esencial para el consumo de los alimentos en la cotidianidad hizo que se transformaran en circuitos de comercio marcados por procesos de oferta-demanda. Véase ACUÑA RODRIGUEZ, "Circulación indígena de sal e integración socioeconómica en la sierra nevada del Cocuy", pp. 3, 8-9.



Casanare, teniendo en cuenta que Boyacá contaba con algunos lugares de explotación rudimentaria de este compuesto.¹⁶⁸ Al parecer, fue de interés para la gobernación la inserción de obras que comprendían estos lugares, por la creación de empresas que solicitaban el permiso para funcionar en nuevas líneas como Capitanejo-Cocuy y, en general los ramales que unían a municipios como Güicán, Chita, La Uvita con la mencionada carretera nacional (central del norte).¹⁶⁹ Este último municipio, destacó por la financiación y realización de obras a partir de las contribuciones de cada uno de sus habitantes, sin ayuda gubernamental, pues, se pensaba que el desarrollo de infraestructura era símbolo de progreso. Un ejemplo, fue la cimentación de la carretera que conducía al pueblo de Boavita (Véase Mapa 8).¹⁷⁰

En este orden de ideas, uno de los objetivos del departamento fue incursionar en otras actividades como el turismo y la piscicultura, por tal motivo, se invirtió en obras como la carretera de circunvalación de la Laguna de Tota, que sustentó el proyecto empresarial allí existente con respecto a la producción o cultivo de distintas especies de peces.¹⁷¹ A su vez, esta se integraba con algunos ramales cercanos, el primero denominado Sergio Camargo, cuya función era comunicar a Iza con Tota para activar la economía regional a través del turismo,¹⁷² el segundo se hallaba entre Pueblo Viejo-Tota, alrededor de la laguna y con proyección hasta la vía del Cusiana. Este último, presentaba contrariedades a causa del auxilio con recursos municipales insuficientes para su culminación.¹⁷³ Aunque, eran evidentes las intenciones del gobierno en favor

¹⁶⁸ El camino conocido como la Colorada estaba bajo la vigilancia y coordinación de las juntas municipales conformadas por el alcalde, dos vecinos del pueblo, el personero y algunos miembros del consejo. Véase ARB, *El Boyacense*: Asamblea de Boyacá, Ordenanza N° 44 del 12 de julio de 1940, por la cual se dispone la reparación del camino la Colorada entre el Cocuy y la Salina, p.169.

¹⁶⁹ La urgencia de algunas vías públicas provocó que se incluyeran nuevos fondos de partidas que contemplaban los caminos de la Uvita a Chita o de la unión entre Chiscas y Cocuy, Véase ARB, *El Boyacense*: Asamblea De Boyacá, Ordenanza N° 6 del 6 de mayo de 1941, por la cual se apropian algunas partidas en los presupuestos de algunas vigencias próximas para el fomento y construcción de importantes vías.

¹⁷⁰ ACS, *Labor Social*: Un pueblo que se mueve y progresa, 19 de marzo de 1941.

¹⁷¹ ARB, *El Boyacense*: Asamblea de Boyacá, Ordenanza N° 36 del 28 de junio de 1940, por el cual se atiende la realización de importantes obras en la provincia Sugamuxi.

¹⁷² ARB, *El Boyacense*: Asamblea de Boyacá, Ordenanza N° 20 del 6 de junio de 1941, por la cual se ordena el estudio y construcción de la carretera Iza-Tota.

¹⁷³ En efecto la carretera que vinculaba a Tota con Pueblo Viejo se convirtió en vía departamental, para así alcanzar un mayor apoyo financiero en la gobernación o en la zona nacional de servicio de Tunja. Véase ARB, *El Boyacense*: Asamblea de Boyacá, Ordenanza N° 22 del 17 de junio de 1943, por la cual se dispone la construcción de unas vías carreteables.



del crecimiento de la infraestructura, se observa que existió un proceso deficiente frente a la construcción de las carreteras, pues, tan solo, la vía Iza Tota tardó 12 años en ser inaugurada, lo cual sugiere que no había organización y ejecución de los presupuestos en los trabajos. Aun así, es indiscutible la funcionalidad de cada una de las carreteras propuestas a nivel local, departamental y nacional. El caso de la vía Iza Tota evidenció los vínculos productivos forjados entre estos municipios con el comercio sogamoseño.¹⁷⁴

En resumen, las carreteras y las obras públicas estaban configuradas en función del potencial económico de las provincias, por ejemplo, algunas de las vías del sector Ricaurte, como el camino entre Moniquirá y Togui que conducía al río Pomeca, buscaban potenciar las áreas naturales. Además de cimentar carreteras nuevas, las vigencias fiscales se utilizaban para arreglar la infraestructura de los municipios.¹⁷⁵ De otro lado, el reconocimiento de caminos municipales como vías departamentales sugiere que estos trayectos superaban el beneficio focalizado, únicamente, hacía los terrenos cruzados por las mismas. Es el caso de la carretera que comunicaba Firavitoba con Paipa, a través del Pantano de Vargas: se activaba el comercio, asentía el ingreso al sitio histórico, y facilitaba las relaciones entre Paipa y algunas zonas veredales como Palermo, y sitios monumentales como la Casona del Salitre.¹⁷⁶

El objetivo de la gobernación y las juntas municipales, aparte de dinamizar la economía departamental, expresaba la necesidad de fortalecer el sistema de transporte automotor, notando que algunas vías eran más largas con respecto a otras rutas que reducirían los tiempos y costos del servicio. Por ejemplo, la carretera de Combita acortaba el trayecto en 20 km, desde Duitama hasta Arcabuco, lo cual, evitaría el desgaste de los vehículos y mejoraría la calidad en la industria del transporte. Las instituciones departamentales regían los proyectos viales hacía zonas con alta presencia de viajeros que visitaban a

¹⁷⁴ ACS, *Acción Social*: La vía Iza-Tota se inaugura hoy, 7 de junio de 1953.

¹⁷⁵ ARB, *El Boyacense*: Asamblea de Boyacá, Ordenanza N° 14 del 5 de junio de 1944, por la cual se autoriza la construcción de unas vías y se fomenta el turismo en la antigua provincia de Ricaurte.

¹⁷⁶ ARB, *El Boyacense*: Asamblea de Boyacá, Ordenanza N° 13 del 5 de junio de 1944, por el cual se declaran departamentales unas vías, se les incorpora al plan vial del departamento”.



Boyacá por sus fiestas y peregrinaciones religiosas, como la romería de la Virgen de Chiquinquirá, en donde asistían venezolanos, santandereanos, entre otros.¹⁷⁷

Otra de las complicaciones reconocida por la Secretaría de Obras Publicas fue la reducida inversión y el desinterés en la reparación de las carreteras, situación que dio lugar a quejas hechas por parte de la población y los consejos municipales, en las cuales, se exigía la conservación y arreglo de vías públicas que respaldaban el avance de la explotación y crecimiento económico del departamento.¹⁷⁸ El camino entre Sogamoso y Pesca era un ejemplo de dicho problema, pues, no contaba con fondos necesarios para su desarrollo, a pesar que su cimentación daría paso a la circulación y movilidad de productos, y de personas en Pesca, municipio distinguido por su productividad agro-ganadera.¹⁷⁹

Sin duda, las instituciones públicas mostraron mayor interés en el desarrollo de obras en las provincias Centro: Tundama, Norte, Ricaurte y Sugamuxi, ya que allí se localizaban los tres centros de mercado (Tunja, Sogamoso y Duitama). No obstante, se observó el avance en vías como El Progreso comunicaba la capital con los municipios del sur oriente de Boyacá (Miraflores y Ramiriquí), la cual fue promovida por el gobierno del presidente Alfonso López Pumarejo, desde 1938, considerando la necesidad de articular el mercado regional y servir a las necesidades de poblaciones más pequeñas.

En 1944, se estableció al gobierno nacional la obligación de auxiliar, con el 70 por ciento del costo de la red de carreteras y caminos, a los departamentos que presentaran un plan vial bien estructurado; ese fue el caso de Boyacá, al que se concedió un fondo especial de 300 mil pesos, de los cuales, el Ministerio de Obras Publicas aportaría 200 mil. Para el cumplimiento de lo dispuesto, el departamento debía constituir contratos con la nación, donde se estipulaba la capacidad fiscal de estos para mostrar una inversión correspondiente al 30 por ciento o más del valor de la obra. De igual forma, si se accedían a créditos con

¹⁷⁷ ARB, *El Radical*: La Carretera de Combita solucionaría un grave problema, 2 de septiembre de 1942.

¹⁷⁸ ACS, *Acción Cívica*: La Carretera Sogamoso-Pesca, 21 de noviembre de 1944.

¹⁷⁹ ARB, *El Boyacense*: Asamblea de Boyacá, Ordenanza N° 20 del 26 de julio de 1943, por medio de la cual se dispone la construcción de una vía.



entidades comerciales y bancarias, se debía puntualizar el total del préstamo y el tipo de interés (Véase Cuadro 5 y Mapa 8).¹⁸⁰

Si bien se gestionaban presupuestos, los problemas entre las entidades regionales y nacionales eran constantes, ya que la asamblea manifestaba, por un lado, la falta de compromiso del gobierno nacional al conceder los peculios y, por otro, el retraso y la poca efectividad en la ejecución de las vías.¹⁸¹ Igualmente, se encontró que, en 1945, la nación empezó a suspender las labores en ciertas carreteras, como respuesta a la crisis fiscal resentida por las consecuencias que dejó la Segunda Guerra Mundial para el comercio exterior y las relaciones internacionales.¹⁸²

Cuadro 5.
Plan de Carreteras y Caminos departamentales, 1944.

Carreteras Departamentales	Caminos de Herradura
El Progreso	Muzo-Otanche
La Uvita-El cocuy	Briceño-Chiquinquirá
Pueblo Viejo-Tota	Chita-La Salina-Casanare
Soata- Chita	Caldas-Maripí
Sogamoso-Pesca	
Sogamoso-Monguí	
Sogamoso-Gámeza	
Sogamoso-Tópaga-Mongua	
Sogamoso-Paz del Río-Tasco	

Fuente: Elaboración propia con base en el *Boyacense*, 07 de julio de 1944.

En el cuadro anterior se refleja que, después de 1945, Sogamoso se consagró como foco de progreso material por diferentes causas: la instauración de la siderúrgica Acerías Paz del Río que aprovechó las minas de Tasco y Paz del Río, de donde se extraían los recursos necesarios para la fundición de hierro; la ampliación del ferrocarril del Nordeste, que permitió el curso de maquinaria pesada para el establecimiento de la industria ; y la construcción o renovación

¹⁸⁰ ARB, *El Boyacense*: Asamblea de Boyacá, Ordenanza N° 26 del 13 de junio de 1944, por el cual se establece el plan de carreteras y caminos departamentales, 07 de julio de 1944.

¹⁸¹ ARB, *El Boyacense*: Gobernación de Boyacá, Decreto N° 390 del 13 de octubre de 1944, por el cual se dicta una providencia en relación con la construcción de la Carretera Soata-Cocuy.

¹⁸² La interrupción de la carretera Paipa – Pantano de Vargas se argumentó en la nula capacidad de pago de los préstamos concedidos por la nación. ARB, *El Boyacense*: Gobernación de Boyacá, Resolución N° 421 del 27 de Junio de 1945, por el cual se ordena suspensión pp.283, 21 de noviembre 1945.



de vías enfocadas a la carga o transporte de materiales y personal de la empresa. De igual forma, la importancia que tenía al ser pasó obligado hacia zonas turísticas o de veraneo como Paipa y Tota. Además, el aporte que generaba la actividad privada empresarial, que allí se realizaba en base a la existencia de harineras, cerveceras y centros bancarios.¹⁸³

Por ende, el desplégue industrial de Boyacá, a partir de una empresa moderna como Paz del Río, trajo consigo nuevas labores e intereses dentro de los consejos municipales y el gobierno departamental, por ejemplo, se promovieron nuevos aranceles y contribuciones locales hacía las compañías o sociedades comerciales, de transporte y manufactura, en los cuales se profundizará más adelante (Véase Mapa 8).

En este sentido, Belencito y Sogamoso se convirtieron en prioridad regional para los años cincuenta, esto se nota en el afán de mantener las vías próximas a estos municipios en buen estado,¹⁸⁴ además de la difusión de los mismos como: a) centros de identidad, dado su carácter espiritual para los Muisca en la época prehispánica, b) centros de transporte por el establecimiento del primer aeropuerto y la existencia de la ruta terrestre interdepartamental más transitada y, c) centro industrial y moderno.¹⁸⁵

El estudio hecho por Jaime Salazar Montoya para el Comité Nacional de Planeación, en 1958, manifiesta que Boyacá contaba con la carretera en mejor estado del país. La Central del Norte había sido considerada por el Ministerio de Obras Públicas un paso transitorio para la comunicación de la capital con zonas altamente productivas como Boyacá que, a causa del crecimiento de la industria siderúrgica, había fomentado procesos de cambio y modernización alrededor del uso de nuevas maquinarias.¹⁸⁶ Incrementando, así, el desarrollo de otros

¹⁸³ ACS, *Acción Cívica*: Sogamoso en 1945, Número 59, 9 de enero de 1945.

¹⁸⁴ Debido al poco servicio que podía prestar el camino entre Belencito-Sogamoso tras las consecuencias del invierno de mayo, se manifestaba por un lado la necesidad de invertir en mejores materiales y en hacer estudios de drenaje y canalización que gran parte de las carreteras construidas no tenían en cuenta, de ahí el constante levantamiento de las vías y, por otro la obligación del gobierno por mejorar los años de esta, de tal manera que en corto tiempo se taparan los hoyos para evitar el deterioro de los vehículos y las enfermedades en los pasajeros a raíz del mal olor de este. ACS, *Acción Cívica*: En reparación la Vía Belencito-Sogamoso, 7 de junio de 1953.

¹⁸⁵ ACS, *Acción Cívica*: Conoce usted Sogamoso, 15 de enero de 1953.

¹⁸⁶ En el caso de Acerías Paz del Río se empezó a utilizar el alto horno y convertidor THOMAS, que para esta época fue un ejemplo de innovación tecnológica, pues, incrementó la producción de acero en la industria, Véase. POVEDA RAMOS, *Políticas económicas, Desarrollo Industrial y Tecnología*, pp. 71 y 73.



sectores económicos como la agricultura y los servicios. Debido a estos últimos, el departamento se transformó en punto de referencia, pues, la creciente constitución de empresas de transporte de pasajeros y carga indicó el potencial de la misma para la movilización de productos y personas hacia otros centros de comercio o descanso (Véase Mapa 9).

El adelanto de Boyacá, en cuanto, al sistema de caminos, se explica, por un lado, debido al relativo uso y presencia de líneas férreas (Central del Norte y Noreste), en la medida, que éstas por su edificación lineal y directa no le eran tan útiles a la población campesina que residía en zonas alejadas de los núcleos urbanos, en los cuales se ubicaban las estaciones principales del ferrocarril. Otro factor fue el carácter esencialmente agrícola que tenía éste, en pro del aprovechamiento de la riqueza de las tierras para el cultivo de distintos alimentos, que, a su vez, se aprovechaban para la industria. Los medios de comunicación, también, fueron útiles para el crecimiento demográfico del departamento, pues era evidente el traslado de personas de los Llanos Orientales hacia espacios colindantes como Pajarito y Labranzagrande, en los cuales, se incentivó la ganadería con respecto al consumo y venta de carne.¹⁸⁷

Boyacá mostraba avance respecto a su sistema vial, existían caminos de herradura, carreteras macadamizadas y solo una vía que aprovechaba la aparición del asfalto en Colombia. Más allá de la extensión y el número de kilómetros construidos, eran evidentes algunas limitantes relacionadas con la integración socioeconómica. En primer lugar, las carreteras se encontraban inadecuadas con pocos intentos de conservación; en segundo lugar, algunas zonas estaban aún desconectadas de los cuatro centros de mercado (Tunja, Sogamoso y Chiquinquirá), tal fue el caso de Occidente, donde los medios de comunicación eran defectuosos, lo que explicaba los costos tan elevados del transporte automotor hacia estos lugares y la zona límite con el sur de Casanare, que era impenetrable debido a la ausencia de vías (Véase Cuadro 6 y Mapa 9)

Las carreteras y los medios de comunicación (líneas férreas y ríos) constituyeron una forma de unidad dentro de la conformación del Estado-Nación, los ferrocarriles, y luego los caminos, fueron uno de los primordiales focos de inversión extranjera, a través de concesiones, y nacional, por medio de contratos

¹⁸⁷ SALAZAR MONTOYA, "El transporte en Colombia", pp. 208-212.



con las industrias de construcción que en gran parte pertenecían a las elites regionales del país. El carácter obsoleto de la red ferrocarrilera provocó la apertura a otros sistemas de transporte, como el vehículo automotor, y con este, se empezó a proyectar la construcción de caminos en medio de una topografía accidentada. La infraestructura, además, era una de las esferas de acción gubernamental, de allí, se explica el grado de importancia que le dio el Estado, que para inicios de siglo, no había logrado intervenir en el desarrollo interno colombiano, a pesar de los cambios dentro de la política económica.¹⁸⁸

Cuadro 6.
Carreteras y ramales en Boyacá, 1958.

Trayecto	Distancia (Km)	Ramal
Tunja-Albarracín	42	Ventaquemada (68 Km)
Tunja-Capitanejo	199	Guateque (137 Km)
El Progreso	110	Chiquinquirá-Saboya (12 Km)
Cusiana-Tunja-Sogamoso-Sevilla	207	
Tunja-Sogamoso-Gámeza-Belencito	111	
Tunja-Socha-San Salvador	189	
Tunja-Leiva-Chiquinquirá	105	
Tunja-Chiquinquirá-Muzo	187	

Fuente: Salazar Montoya, "El transporte en Colombia".¹⁸⁹

Las carreteras que inicialmente se edificaron fueron utilizadas, como señala Victor Urquidi, para conectar a las ciudades principales con los centros de población más grandes en volumen de comercio y mercado, o para vincularse con los puertos fluviales, no obstante, las técnicas empleadas en estos fueron muy básicas; la anchura solo daba paso máximo dos automotores, el material y las maquinas correspondían al uso de macadam y su trayectoria estaba llena de curvas profundas y pendientes altas. A pesar de las deficiencias en estas, los recursos acumulados para su culminación se aprovecharon para beneficiar la industria del cemento y el crecimiento de escuelas de ingenieros especializados en áreas civiles.¹⁹⁰ En Colombia la producción y comercialización de cemento ha sido uno de los sectores industriales más dinámicos, aún durante los periodos

¹⁸⁸ OCAMPO J. y MONTENEGRO S., *Crisis mundial, protección e industrialización*, pp. 25-26.

¹⁸⁹ SALAZAR MONTOYA, "El transporte en Colombia", pp. 203-207

¹⁹⁰ URQUIDI, *Otro siglo Perdido*, pp. 221-223.



de crisis mundial (Depresión de los años 30 y Segunda Guerra Mundial), y esto, en parte, se originó por la creciente demanda de este material para el desarrollo de caminos y los procesos de urbanización acelerados a mediados de siglo.

En efecto, Boyacá construyó su plan vial en relación a las ventajas económicas sectoriales de los municipios y a los intereses de los políticos del momento, teniendo en cuenta la articulación de zonas altamente productivas como Tunja, Duitama y algunos lugares del norte con el río Magdalena y la frontera colombo-venezolana, que se veían como espacios de crecimiento comercial y mercado inter-regional. Empero, la estructura de la red vial boyacense estuvo caracterizada por la promulgación continua de ordenanzas y decretos que mencionaban la construcción de diferentes caminos, los cuales, en realidad, no pasaron su fase de aprobación, es decir, gran parte de estos no se llevaron a cabo por canalización de recursos para otros sectores, o porque las crisis fiscales obstaculizaban el desarrollo desahogado de los mismos. En este sentido, lo que se ha mencionado sobre infraestructura vial para este departamento corresponde solo a las carreteras que efectivamente se llevaron a cabo.

El estudio de las carreteras obliga a revisar la concentración de ingresos fiscales y gasto público que ha hecho el país, pues, como manifiesta Jose Antonio Ocampo, desde los años veinte el Estado ha buscado incentivar las vías de comunicación para permitir el desarrollo de medios de transporte modernos. Sin embargo, los amplios recursos que se le destinaron conllevaron a varios problemas: corrupción y pérdida de capitales, proliferación de caminos, sin condiciones de orden y conexión, y dependencia de los departamentos a los fiscos nacionales.¹⁹¹ Respecto al último punto, se evidenció la centralización de los fondos en los departamentos de mayor “progreso” industrial y económico (Antioquia, Valle del Cauca, Santanderes y Cundinamarca), dejando de lado a regiones como Boyacá, donde se observó que la financiación de las vías no se realizó exclusivamente con capitales nacionales, sino con impuestos recaudados por el departamento.

¹⁹¹ OCAMPO J. y MONTENEGRO S., *Crisis mundial, protección e industrialización*, pp. 359-362.



Capítulo III. EL TRANSPORTE ENTRE RUTAS, TARIFAS Y MARCOS INSTITUCIONALES

En el presente capítulo se expondrán las diferentes rutas instituidas en la región, con el objeto de explicar las dinámicas generadas por estas, en cuanto, al intercambio socio-cultural, acceso a mercados y flujo demográfico. En Boyacá se situaron seis zonas principales de servicio, cada una con características y propósitos distintos, las cuales se definieron de acuerdo a la cercanía geográfica y agrupación que estipuló el gobierno a través de resoluciones y licencias de funcionamiento. Asimismo, se enunciarán las empresas que operaban y algunas tarifas de servicio, así como, horarios e itinerarios que permitieron analizar el grado de utilidad de las líneas.

Para finalizar, se revisará el panorama legislativo que se configuró, en torno, a la industria del transporte. Los condicionamientos decretados por el gobierno nacional, en compañía de las entidades consultoras de esta actividad económica, no solo se concentraron en Boyacá, sino que su funcionalidad y disposición iba dirigida hacia todos los departamentos del país, de tal forma, su estudio pone a consideración el contexto y el modo de aplicabilidad utilizado en la región de la cuales ocupa la presente investigación. Lo anterior, conduce a considerar el escenario de problemáticas que vivió el sector, las empresas y los operarios, debido a la desarticulación entre la ley, la institución y la realidad. Además, se puntualizará en algunas normas que rigieron el tránsito departamental y la organización del transporte local, para esto, se acude a la hemerografía boyacense.

De otro lado, se refiere los cambios respecto a las instituciones y entidades encargadas del sector, a la par, de las transiciones entre una resolución y otra para, así, vislumbrar las exigencias y elementos que se incluían o relegaban conforme las demandas del momento. Por ejemplo, el déficit de repuestos y llantas, o los paros gremiales convocados por asociaciones de transporte para reivindicar la falta de organización y altos índices de competencia.

3.1 Institucionalidad y legislación del transporte en Colombia

La operatividad de las empresas de transporte, ya sea de carga o pasajeros, ha estado sujeta a las políticas promulgadas desde el Poder Ejecutivo, en



compañía de los entes encargados de controlar y vigilar tanto la conformación, licencia y funcionamiento de las empresas, como el impacto económico de estas a nivel regional. En este sentido, se pretende analizar la relación entre las instituciones, la constitución de las empresas y los empresarios teniendo en cuenta la postura de Douglas North, quien señala el condicionamiento de éstas a normatividades políticas y legales que regulan, en muchos casos, su relación con la sociedad, orden administrativo y estructura económica. Según North “las instituciones son las reglas del juego en una sociedad o, más formalmente son las limitaciones ideadas por el hombre que dan forma a la interacción humana”,¹⁹² es decir, las evoluciones de las sociedades han dependido de los cambios políticos e institucionales que marcaron el devenir de la economía política en los países, las colectividades e incluso los individuos.

En efecto, las limitaciones formales generadas por las leyes estatutarias, los reglamentos y los derechos proclamados por los gobernantes, respecto a las actividades económicas, son medios de efectividad o coerción para los empresarios. Por otra parte, el transcurrir del tiempo evidenció que conforme los organismos van cambiando a nivel de dependencias, nombres, atribuciones y estructura de oficios, se definió gran parte de las transformaciones en relación a disposiciones públicas y exigencias dentro de las economías.¹⁹³ En razón a lo anterior, se expondrán las modificaciones existentes respecto a las leyes y medidas que rigieron el transporte público antes y después de la creación de la Dirección Nacional de Transportes en 1943, de tal forma que se señale las condiciones requeridas para el reconocimiento de las empresas, las obligaciones de las mismas con el Estado, y el establecimiento y aprobación de tarifas de acuerdo a la magnitud y rango de operación de la compañía.

Las instituciones colombianas, en teoría, han sido planteadas, tal como señala el modelo neoinstitucional, a partir de las convenciones informales (costumbres o códigos de conducta que se modifican por la experiencia), las normas formales (reglas políticas y económicas) y los procedimientos de cumplimiento obligatorio. No obstante, las relaciones entre los estamentos y la manera en que se concibe la actividad empresarial han estado influenciadas por necesidades de recompensa, es decir, el bienestar relativo, la riqueza y el poder

¹⁹² NORTH, *Instituciones, cambio Institucional y desempeño económico*, pp.14-15.

¹⁹³ NORTH, *Instituciones, cambio Institucional y desempeño económico*, pp. 18-19.



del empresario y la fuerza coercitiva del Estado que, de acuerdo a los incentivos o ventajas, regulan las medidas, contratos, concesiones y legislación en favor de sus intereses.¹⁹⁴ En este sentido, el bienestar social que podría generar el cambio económico, respecto a un sector empresarial (en particular el transporte), estuvo determinado por clientelismo y grados de representatividad supeditados al hombre de negocios.

Al parecer, antes de los años cuarenta, el control e intervención sobre el transporte automotor y las empresas, oficiales o privadas, que ofrecían dicho servicio era mínimo. La Comisión Nacional de Transportes y Tarifas, creada desde 1927, se preocupaba más por expedir ordenanzas que regularan el tránsito de los vehículos de tracción mecánica, pues, de esta manera, se evitaba el desorden dentro de las carreteras y se mantenía vigilado el rubro generado del impuesto de placas y matrículas de los automotores.¹⁹⁵

En Boyacá, las oficinas de Circulación y Tránsito se constituían solo en los municipios que tuviesen más de 50 carros dedicados al servicio público. La suscripción de los pases de choferes, ya sea mecánico (empresas de transporte) o aficionado (personas naturales), y los vehículos registrados debían cumplir con ciertos requisitos, los cuales, se presentaban ante la sección técnica y administrativa que, luego de estudiarlos o revisarlos, definía el sello de aprobación o negativa (véase cuadro 7). Las diferencias existentes entre los pases mecánicos y aficionados fueron notorias: el primero era utilizado por los conductores de los coches, buses o camionetas afiliados a alguna empresa de transporte de pasajeros; el segundo era un documento generalizado para los hombres, pues las mujeres todavía no tenían esos derechos y reconocimientos

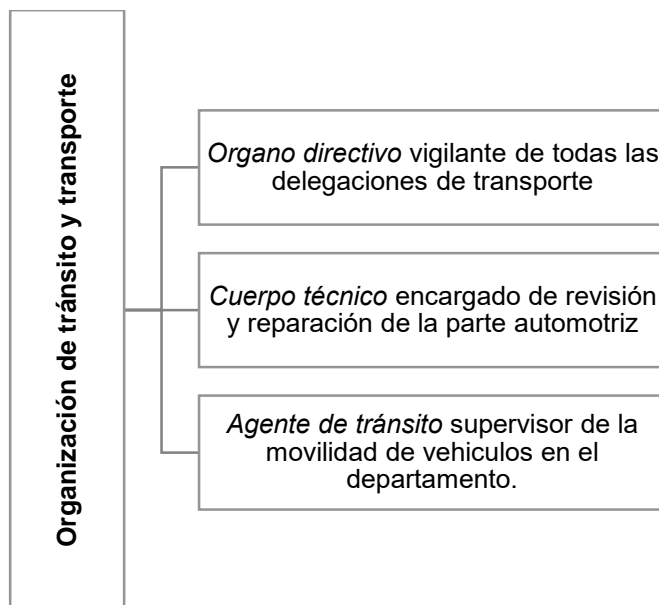
¹⁹⁴ TORRES VILLANUEVA, “Funciones empresariales, cambio institucional y desarrollo económico”, pp. 23-24.

¹⁹⁵ Por ejemplo, la Ley 60 de 1939 estipulaba que el pase de choferes y el registro de los coches se expedía únicamente en la Dirección de Circulación y Tránsito en la cual se había inscrito por primera vez. Estos permitían a los carros circular por todo el territorio nacional, pero, las placas eran registradas en el municipio de dónde provenía el propietario o del asiento principal de los negocios de la compañía, su enumeración era continua según el total de autos patentados en el departamento. Con esto, se acaudalaban fondos a partir del cobro de placa y el gravamen vehicular, que tenían por fin arreglar las vías o caminos nacionales, AGNC, *Diario Oficial*: Congreso de Colombia, Ley 60 del 19 de diciembre de 1939, por la cual se dictan algunas disposiciones sobre tránsito, 22 de diciembre de 1939.



como ciudadanas, de ahí que una de las exigencias era la presentación de la libreta militar.¹⁹⁶

Cuadro 7.
División administrativa Oficinas de Tránsito en Boyacá.



Fuente: Elaboración propia con base en ARB: *El Boyacense*: Gobernación de Boyacá, Decreto N° 57 del 23 de enero de 1940.

Las licencias y matrículas funcionaron como cédulas de identificación y supervisión del transporte y la industria automotriz, en la medida que, al solicitar la marca, modelo y tipo de chasis para el gobierno, era más fácil inspeccionar sobre el número de vehículos importados, las fábricas que operaban dentro del mercado automovilístico y los negocios de compra-venta de autos y repuestos. De igual manera, estas se utilizaron para evitar el daño dentro de las carreteras, puesto que el estado, los materiales y procesos de construcción de las mismas no estaban en capacidad de soportar grandes y crecientes flujos de automóviles, lo cual, explica la urgencia institucional de inferir en la recepción o privación de nuevos registros vehiculares.¹⁹⁷

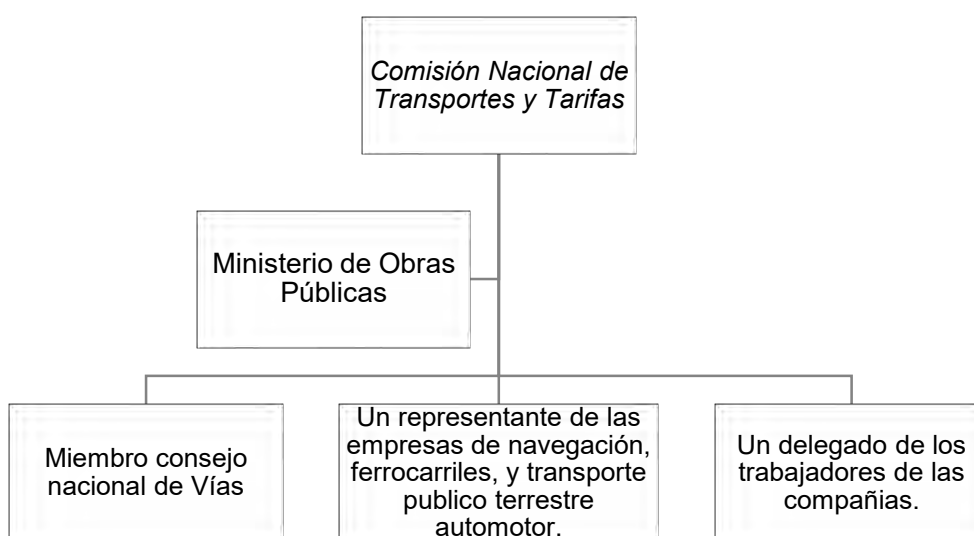
En respuesta a los efectos producidos dentro de la organización económica y fiscal del país, durante la Segunda Guerra Mundial, al Presidente se le otorgaron nuevas facultades respecto al fomento y protección de las

¹⁹⁶ ARB: *El Boyacense*: Gobernación de Boyacá, Decreto N° 57 del 23 de enero de 1940, por la cual se dictan algunas disposiciones sobre tránsito.

¹⁹⁷ ARB, *El Boyacense*: Gobernación de Boyacá, Decreto N°57 del 23 de enero de 1940, por el cual se dictan algunas disposiciones sobre tránsito.

industrias nacionales. Dentro de las cuales consideró la adopción de nuevas medidas que mejoraran las condiciones de las empresas de transporte, al ser estas indispensables para el aumento de la producción y mano de obra, en cuanto, al costo, rapidez y seguridad en la movilidad de mercancías y empleados. Para esto, estableció el cobro de tarifas, que contemplaran unos valores mínimos exigidos para algunas rutas nacionales, y reorganizó la Comisión Nacional de Tarifas (véase cuadro 8), en la cual los delegados participaban por un término de dos años bajo un salario libre.

Cuadro 8. Miembros de la Comisión Nacional de Transportes y Tarifas



Fuente: Elaboración propia con base en *Diario Oficial*: Ministerio de Obras Públicas, Resolución N° 485 del 8 de Marzo de 1940.¹⁹⁸

Los vínculos configurados entre el gobierno y las compañías de transporte público terrestre se observaron en los estudios de aprobación de itinerarios, reglamentos y tarifas que cada una de las empresas solicitaban ante el Estado; aquellas peticiones se designaban o rechazaban acorde a la estabilidad financiera de la sociedad y la participación que esta hiciera en el desarrollo de la industria nacional. Desde entonces, la conveniencia pública e institucional era primordial y decisiva en las disposiciones políticas. La industria del transporte estuvo supeditada a la situación económica y a los beneficios que podían recibir los miembros de las gobernaciones y judicaturas, con base en la rentabilidad y crecimiento empresarial.

¹⁹⁸AGNC, *Diario Oficial*: Ministerio de Obras Públicas, Resolución N° 485 del 8 de Marzo de 1940, por la cual se reorganiza la comisión nacional de tarifas, creada por la ley 98 de 1927.



3.1.1 Dirección Nacional de Transportes y Tarifas, organismo de control y cambio en los sistemas de movilidad en Colombia

Las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial y la ausencia de medidas que coordinaran la actividad transportadora en el país fueron motivos para la constitución de entidades y reglamentos, que controlarían este sector. La preocupación fue el posible paro del gremio transportador, en razón, a la inexistencia de material automotor que supliese las demandas nacionales o locales, pues, la crisis de producción externa conllevaba al desgaste o escasez de repuestos y vehículos que, por un tiempo, no ingresarían al mercado nacional.

Las gestiones realizadas por el Poder Ejecutivo, en cooperación de algunos empresarios, se orientaron, en primera instancia, al establecimiento de un sistema complementario de transporte donde los automóviles se destinaron para conectar los espacios hacia las líneas férreas o las rutas de navegación existentes. En segundo lugar, se vigilaba que los vehículos no fueran vacíos, ni con sobrecarga, para evitar daños en los mismos; y, en tercer lugar, el Estado compraría los automóviles sobrantes, de modo tal, que tuviese una reserva para en el futuro aliviar el consumo de llantas y repuestos.¹⁹⁹ No obstante, el problema de estas propuestas fue su aplicabilidad en un sector acostumbrado a utilidades económicas promedio y en una sociedad que contaba con niveles de oferta considerables para su elección y comodidad.²⁰⁰

¹⁹⁹ BNC, *Memoria de Obras Públicas 1941*, pp. IX-XI.

²⁰⁰ Ante el rechazo de las nuevas reformas y la necesidad de encaminar al país a la idea de progreso en materia de transportes, las instituciones propusieron las siguientes medidas: a) Radicar todos los vehículos en rutas distintas, de modo tal que se garantizará la movilidad de carga y pasajeros acorde a las condiciones económicas, para así controlar las tarifas y limitar altos niveles de competitividad. b) Lograr expandir la formación de empresas o cooperativas que dieran mayor seguridad a dicho servicio público y evitara el uso de choferes piratas, pues, se consideraba que al aparecer la figura de gerente, el gobierno estaría informado de las dificultades del transporte en los diferentes municipios y regiones. c) Fijar tarifas que se calcularan a partir de las características de la vía, la capacidad transportadora, el número de coches, y los factores que determinaban el costo de movilidad. Igualmente se expuso, a razón, de la liquidez de las empresas y el retiro de vehículos en circulación, la creciente desocupación de choferes y, por ende, el probable paro en el gremio transportador; coyuntura que no convenía al Estado ante problemas económicos y sociales en otros sectores, por este motivo, el Ministerio de Obras Públicas planteó la vinculación de los conductores en el área de reparación de automóviles gubernamentales. De igual manera, se estableció un fondo cooperativo de transportes, con el cual los organismos iban a comprar el excedente de autos que habría a causa del cierre de líneas y falta de llantas y repuestos. BNC, *Memoria de Obras Públicas 1941*, pp. XI-XIII. Aunque, las intenciones del gobierno eran evitar tensiones dentro de la industria del transporte, las ordenanzas no disminuyeron la crisis en la importación de neumáticos y maquinaria, así como, vehículos que en su mayoría se desgastaron debido a la falta de reparación.



La puesta en práctica de dichas ordenanzas exigió la instauración de la Dirección Nacional de Transportes y Tarifas. Al establecerse este ente nacional, era obligatoria la apertura de oficinas seccionales que se instauraban de acuerdo a la expansión de la actividad del transporte en las diferentes regiones. La estructura administrativa de la Dirección se estableció a partir de la reorganización de la Comisión Nacional de Tarifas, que se transformó en cuerpo consultivo de ésta y en garante de personal permanente. Las decisiones de la comisión intervinieron, de cierta forma, dentro de las ordenanzas y resoluciones que modificaban los estatutos de funcionamiento de las empresas, empero, su ocupación se relativizó y fue perdiendo validez e importancia.²⁰¹ Por orden del Ministerio de Obras Públicas, muchas de las funciones que tenía pasaron a la dirección, además, se le adjudicaron nuevas tareas de control y orden (véase cuadro 9).

Los permisos concedidos a las empresas de transporte²⁰² dependían, por un lado, del beneficio socio-económico que generaba para las zonas o regiones donde brindaba el servicio y, por otro, evitar la competencia y el exceso de compañías dentro de la misma ruta. Después que cada una presentaba la solicitud, ésta se comprometía a cobrar el tiquete, acorde a lo establecido en las resoluciones, entregar un balance financiero y estadístico en relación a las variables económicas (gastos, ingresos, ratio operativo), realizar los viajes en el tiempo establecido y registrar los vehículos nuevos que compraba o afiliaba.²⁰³

Si bien se estipularon los deberes de las empresas, se observó que luego de constituirse y otorgarse a algunas el consentimiento legal, por parte del Ministerio de Obras Públicas, muchas se quejaban del desorden de la industria del transporte, pues, algunos propietarios retiraban sus vehículos de una sociedad o ruta y se afiliaban a otra, sin comunicar dicho cambio a la dirección, lo que afectaba la capacidad transportadora en ciertas líneas, donde había

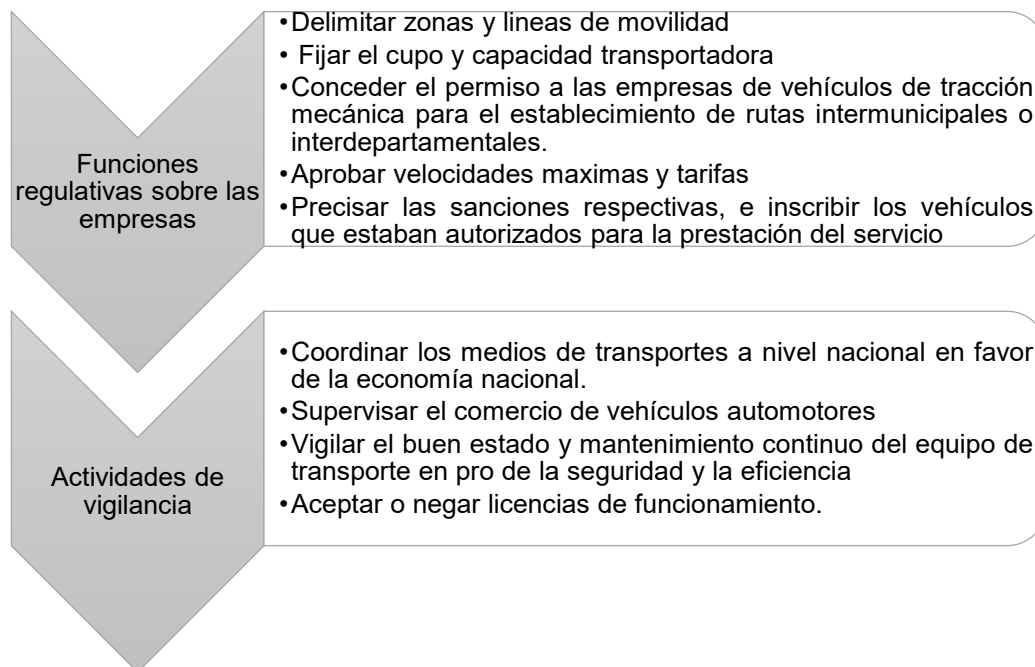
²⁰¹ AGNC, *Diario Oficial*: Poder Ejecutivo, Resolución N° 780 del 27 de marzo de 1942.

²⁰² Cuando se hace alusión a las empresas de transporte se refiere a las sociedades que tienen por finalidad prestar este servicio público. Entendiendo el carácter de público como aquel ejecutado por personas o entidades que ofrecen la movilidad de carga y pasajeros mediante un pago correspondiente. AGNC, *Diario Oficial*: Ministerio de Obras Públicas, Decreto N° 547 de 15 de marzo de 1943, por el cual se decreta el Parágrafo 1 del Art.4 del decreto 400, 18 de marzo de 1943. Asimismo, se concibe dicha actividad en razón al uso de carreteras y calles de uso público, ya sean nacionales, departamentales o municipales.

²⁰³ AGNC, *Diario Oficial*: Poder Ejecutivo, Decreto N° 400 del 14 de febrero de 1942, por el cual se crea la Dirección Nacional de Transportes y Tarifas.

exceso de buses, automóviles y camionetas. Situación que motivó el estudio del cupo de las carreteras, respecto al número de empresas y el total vehículos.²⁰⁴

Cuadro 9.
Tareas asignadas a la Dirección Nacional de Transportes y Tarifas



Fuente: Elaboración propia con base en *Diario Oficial: Poder Ejecutivo y Ministerio de Obras Públicas*.²⁰⁵

En 1942, luego de acordar las facultades de las dependencias de transporte y tarifas, se expidió la primera normativa a las empresas de servicio público automotor, en la cual, se convenía los requisitos de permiso previo, reglamentos generales de las sociedades, cuya razón social era la movilidad de pasajeros, y principios de funcionamiento de las compañías. Respecto al primer

²⁰⁴ AGNC, *Diario Oficial: Dirección Nacional de Transportes*, Resolución N° 6 del 8 de abril de 1942, por la cual se dictan algunas disposiciones sobre vehículos de transporte, afiliados a empresas públicas.

²⁰⁵ Véase para funciones regulativas AGNC, *Diario Oficial: Poder Ejecutivo*, Decreto N° 400 del 14 de febrero de 1942, por el cual se crea la Dirección Nacional de Transportes y Tarifas; y para actividades de vigilancia AGNC, *Diario Oficial: Ministerio de Obras Públicas*, Decreto N° 1502 del 31 de julio de 1943, por el cual se dictan algunas disposiciones de transporte. A parte de la reglamentación direccionada en favor de la organización de la industria del transporte. En este mismo documento, se estipularon las obligaciones de las empresas después de la solicitud y aprobación de la licencia, documento que imponía la responsabilidad legal del transportador con los usuarios en caso de accidente. Además, se comprometía a no tener preferencias de ninguna clase hacia los clientes, a cobrar el precio estipulado de la tarifa autorizada, a entregar a los entes seccionales y nacionales los datos estadísticos del funcionamiento de las empresas, a inscribir los vehículos antes de disponer de estos en alguna línea. Por otro lado, se prohibía a los conductores a exceder turnos de 6 horas de trabajo continuo, en caso de permanecer más tiempo se debían implantar horarios de descanso. Asimismo, los choferes acordaban no rebasar los límites de velocidad fijados acorde al estado de las vías públicas del país.



punto, se decretaba que, independiente del tipo de explotación (intermunicipal-interdepartamental), toda sociedad debía solicitar la autorización para operar ante la Dirección de Transportes. Para ello, se exigía estipular el lugar donde se encontraría la oficina principal del negocio, el nombre de los espacios intermedios de prestación del servicio, las horas de salida y llegada de los vehículos en las diferentes rutas, al igual que algunos papeles sobre el volumen de pasajeros movilizados, las distinciones de los vehículos (matrícula, placa, propietario, kilometraje) y los nombres de choferes con su respectivo pase.

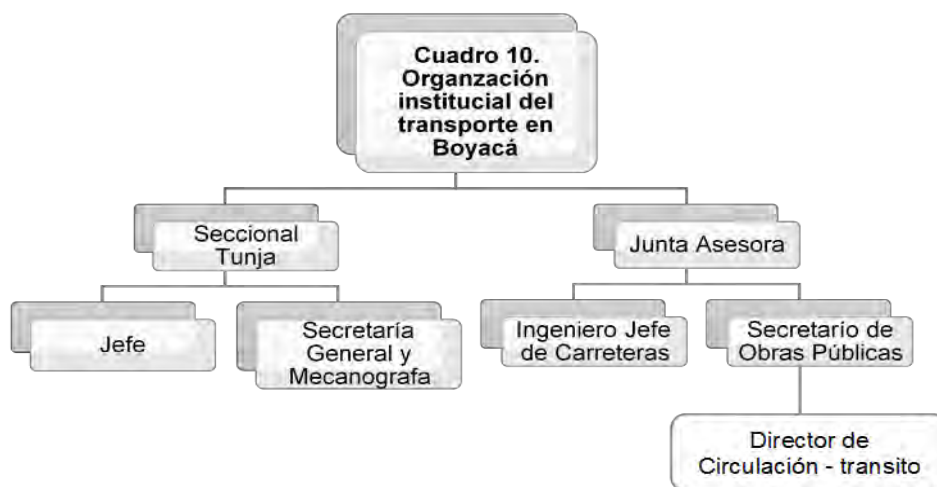
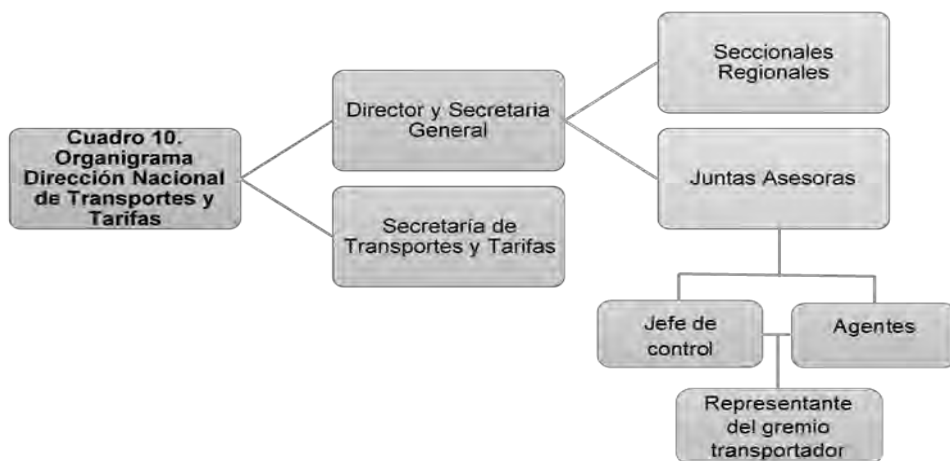
En relación al segundo punto, se mencionaba que las empresas solo podían funcionar, a través de billetes o tiquetes, donde se registrara el nombre de la misma, el lugar de origen y destino y la tarifa del viaje, además, se precisaba el peso máximo del equipaje (20Kg) al cual tenía derecho el pasajero y la abstención de las sociedades para llevar personas con enfermedades contagiosas, estado de embriaguez y problemas de higiene.²⁰⁶ Finalmente, se especificaron algunas responsabilidades de las empresas, por ejemplo, contar con un buen número de conductores, pagar un valor justo, si hubiese pérdida de mercancías o maletas de los pasajeros, e instalar una oficina de contabilidad o tesorería.²⁰⁷

Además de reglamentar la actividad empresarial y operativa del transporte, la dirección con el tiempo estableció su organización institucional. Para ello, se apoyó en juntas asesoras, donde se expresaban las inconformidades del sector y sus demandas respecto al aumento de tarifas y la

²⁰⁶ En la primera mitad del siglo XX cuando se difundían discursos médicos y de control social en favor de la higiene se responsabilizó al Estado de fomentar una política institucional alrededor de este punto. Durante 1886-1953 cuando se crea el Ministerio de Salud la preocupación por las normas higiénicas y su control regional a partir del gobierno central fue aumentando progresivamente, de modo tal, que se buscaba prevenir enfermedades contagiosas, a través, de las exigencias de sanidad en los inmuebles, las industrias cerveceras y algunos medios de transporte como la navegación. Véase GUTIERREZ, “Proceso de Institucionalización de la higiene: estado, salubridad e higienismo en Colombia”, pp. 3-7. Si bien la autora no se refiere a las medidas de limpieza en el transporte automotor, los decretos que reglamentaron esta actividad reflejaban el fortalecimiento gradual que tuvieron las demandas de higiene y seguridad social, pues una obligación de las empresas fue impedir que personas con enfermedades contagiosas o en estado de embriaguez subiesen a los vehículos, y si se concediera el permiso para movilizar “este tipo de gente” los automotores de inmediato debían ser lavados y vaporizados.

²⁰⁷ AGNC, *Diario Oficial*: Ministerio de Obras Públicas, Resolución N° 2 del 31 de marzo de 1942, por la cual se establece la reglamentación para el transporte en carretera, de carga y pasajeros por vehículos automotores.

apertura de nuevas líneas.²⁰⁸ Asimismo, sus oficinas se dividieron en una parte administrativa, que revisaba solicitudes, correspondencia y emitía informes al Ministerio, y otra dependencia técnica o evaluador.²⁰⁹ A nivel local, se asignó la seccional de Boyacá y su estructura interna (véase cuadro 10).



Fuente: Elaboración propia con base en *Diario Oficial*: Ministerio de Obras Públicas, 1942-1943.

De acuerdo a la mayor concurrencia de vehículos de transporte automotor, se abrieron otras oficinas en Duitama, Belén, El Cocuy y Málaga, jurisdicciones ubicadas geoestratégicamente para vigilar y mantener más ordenado el servicio interdepartamental, así como, para facilitar la realización de trámites, emisión de quejas y la inspección directa por parte de la gobernación.

²⁰⁸ AGNC, *Diario Oficial*: Ministerio de Obras Públicas, Decreto N° 2313 del 26 de noviembre de 1943, por el cual se fijan las funciones de la Dirección Nacional.

²⁰⁹ AGNC, *Diario Oficial*: Ministerio de Obras Públicas, Decreto N° 1596 del 14 de agosto de 1943, por el cual se fija el personal de la Dirección Nacional de Transportes y Tarifas.



En 1943, el objetivo del Estado era superar progresivamente las nuevas condiciones económicas del sector transporte, de tal forma, consideró, en primer lugar, la definición de servicio de transportes por carretera como todo aquel prestado para uso público en calles o vías nacionales, departamentales o municipales,²¹⁰ en segundo lugar, las condiciones y obligaciones de las empresas de transporte. Y, por último, la adopción de medidas transitorias y permanentes, en las cuales, se vinculaba la Dirección de Transportes con otros organismos de control como el Ministerio de Fomento y la Superintendencia Nacional de Importaciones. Entidades que, durante la Segunda Guerra Mundial, cumplieron un papel fundamental en cuanto al comercio de automóviles, designación de llantas o neumáticos y la liquidación o constitución de nuevas industrias.²¹¹

El transporte continuó legislándose, de acuerdo, a las condiciones del mercado externo (suspensión de suministro de nuevos equipos o maquinaria) y a la obligación del Estado, ante las consecuencias provocadas por la libertad que tenía la industria transportadora automotor. Por consiguiente, los intereses en las medidas se enfocaron a la protección de los empresarios y a la búsqueda de estabilidad en el servicio, a través, de la organización de líneas fijas, donde las empresas debían funcionar acorde a las demandas que mostraba el tráfico promedio y el límite de la capacidad transportadora por vía nacional o local. A su vez, estas tenían que atender a los organismos fiscalizadores sobre cobro de tarifas, pues constantemente se modificaban los precios. Finalmente, las instituciones, tal como señala Kalmanovitz, para el siglo XIX, fomentaban la hegemonía económica y política de los hombres de negocios, ya que se consideraba a ellos figuras centrales dentro del proceso de acumulación de capital, crecimiento industrial y expansión de la economía interna.²¹²

²¹⁰ AGNC, *Diario Oficial*: Dirección Nacional de Transportes, Resolución N° 781 del 16 de agosto de 1943, por la cual se define lo que debe entenderse por “Servicio de Transporte Automotor por Carreteras”.

²¹¹ ARANGO, *Memoria del Ministerio de Obras Públicas al Congreso Nacional 1943*, pp.45-47.

²¹² A pesar que la afirmación de este autor se enfoca a procesos del siglo XIX, las instituciones en Colombia durante la siguiente centuria continuaron bajo acciones clientelistas, donde intervenían los empresarios y las elites regionales en favor de sus intereses. Sin embargo, la relación hombres de negocios-gobierno estuvo enmarcada primordialmente en los sectores y enclaves de mayor índice de productividad. Es decir, los grupos empresariales que participaban en las decisiones respecto a los cambios en la política pública fueron aquellos que lograron a través de su industria conformar redes de poder y ascenso electoral. No obstante, el caso de los



3.1.2 Resolución 120 de 1945, una propuesta de solución o incremento a la crisis del transporte.

En 1945, se reencruceció la difícil situación de los transportes, tras culminar la guerra mundial, por un lado, el incremento del volumen de carga y pasajeros no se podía satisfacer ante la insuficiencia de vehículos y su pésimo estado, a raíz de la sobrecarga que debieron soportar, además de la carencia de llantas adecuadas a los materiales con que se construyeron las carreteras. El gobierno, como interventor de la actividad e industria transportadora, empezó a realizar censos sobre el número de vehículos empadronados, para, así, calcular posteriormente el déficit existente entre la totalidad y tipo de neumático requerido y la cantidad de llantas recaudadas por la superintendencia nacional de importaciones. De tal forma que se pudiese regular el comercio de material rodante, acorde al contexto económico regional; es decir, los departamentos con mayor incidencia en la economía iban a ser de primordial atención, en cambio, aquellos de menor participación debían soportar hasta que la coyuntura internacional se superara (Véase Cuadro 11).

Cuadro 11.
Vehículos registrados o empadronados

Camiones		Total Unidades	Total de Llantas
Públicos	5460		
Oficiales	1300		
Particulares (industriales, agrícolas)	2692	9452	85068
Buses			
Públicos	3217		
Oficiales	137		
Particulares	177	3531	21186
Automóviles			
Públicos	4474		
Oficiales	639		

empresarios transportadores en Boyacá tuvo algunas particularidades, pues, su carácter de pequeña y mediana inversión no supedito en amplias magnitudes dentro de las ordenanzas o reglamentos del transporte. Lo anterior no implica que estuvieran segregados de las decisiones gubernamentales, por el contrario habían representantes de las empresas y trabajadores que eran elegidos por el ejecutivo, quien de manera centralizada disponía a los participantes dentro de las mesas de discusión. Más adelante se expondrá un caso que evidencia como la participación de los empresarios se efectuaba de acuerdo al tamaño y alcance operativo de su compañía, KALMANOVITZ, *Las instituciones y el desarrollo económico en Colombia*, p.92



Particulares esenciales (médicos, industriales)	500	5613	22452
Suma		18996	128706

Fuente: Memoria Ministerio de Obras Públicas, 1945.²¹³

De igual manera, se empezó a contratar especialistas extranjeros en el ramo de transportes y servicios, para, de este modo, impulsar la industria con base en experiencias foráneas, tal fue el caso de Fisher Dorsey y Floy Shields, técnicos especializados en sistemas de movilidad por carretera, que iban a pertenecer a la junta asesora de la Dirección Nacional en el ramo de tarifas y líneas de funcionamiento.²¹⁴ El ingreso de ingenieros o estudiosos era evidencia del fortalecimiento de las relaciones internacionales con otras naciones (Estados Unidos e Inglaterra), que, a pesar del contexto externo, fueron durante los siglos XIX y XX principales centros de comercio de importación y exportación.

Ante los desequilibrios en el transporte, se decretó la principal normativa de este sector. La *Resolución 120 del 11 de Junio de 1945* ratificó el intervencionismo estatal en la actividad transportadora, respecto a tres aspectos principales: infraestructura vial, industria y comercio nacional. En esta medida, se dispuso los conceptos de servicio público (de transporte de pasajeros o carga ofrecido por carretera a una población, mediante un precio y con el uso de vehículos de propiedad de los socios de una compañía), empresa de transporte automotor (actividad económicamente organizada en favor del servicio de movilidad eficaz, regular y continuo) y automotores (son aquellos que se encuentran bajo administración de la empresa, ya sea, porque son de su propiedad, o se vincularon por medio de afiliados y socios, estos funcionan a través de contratos concedidos por la Dirección Nacional).²¹⁵

Asimismo, recogió algunas ordenanzas de años pasados, donde se decretaba las obligaciones de las compañías de transporte de pasajeros, en cuanto, a la variación de la capacidad transportadora solo con autorización de

²¹³ Se calculaba que en 1940 antes del ingreso de Estados Unidos a la guerra el volumen de llantas era de 100 a 120 mil neumáticos importados, cinco años después se destinaron solo 50 mil que no equivalían ni la mitad del cálculo estimado por el gobierno nacional, por lo cual se entreveía condiciones de movilidad críticas pues muchos de los vehículos quedarían sin insumos necesarios para circular en la red vial de grava que en ese momento existía en el país.

²¹⁴ BNC, *Memoria de Obras Públicas 1945*, pp. XXVII.

²¹⁵ AGNC, *Diario Oficial*: Ministerio de Obras Públicas, Resolución 120 del 11 de junio de 1945, por la cual se reglamentan los servicios de transporte automotor por carreteras, Art. 1-5.



las oficinas correspondientes, cumplir con los horarios e itinerarios fijados que debían estipularse en los tiquetes de viaje, efectuar los turnos otorgados a la empresa por la seccional de tarifas y transportes de su localidad, solicitar el permiso para la venta de los vehículos, chasis y motores matriculados a X o Y empresa, entregar un balance financiero en el que apareciera el estado de los coches y el total de utilidades, luego de establecer los gastos generales y los ingresos por vehículo o ruta. Además, se prohibía la salida de unidades sin la planilla y las cartulinas entregadas por la Dirección Nacional, que institúan los horarios, líneas y precios por vía, se debían portar, en los diferentes carros el distintivo de cada sociedad y enviar más automóviles durante los días de mercado.²¹⁶

De igual manera, la resolución permitió la participación de los transportadores en el establecimiento de nuevas tarifas, pues, las empresas gestionaban cambios en los importes ya existentes, mediante, papeles sellados de petición que serían evaluados por la dirección, a partir de cuatro factores: gastos de explotación, margen de utilidades, volumen de pasajeros y características del recorrido; estos fueron primordiales para decidir la conveniencia económica que traería consigo las revalorizaciones.²¹⁷ En realidad, las solicitudes no solo dependían de lo anterior, sino de los vínculos políticos y sociales del empresario con el gobierno de turno, lo cual hace pensar que ciertas emisiones públicas estaban permeadas de clientelismo institucional.

Respecto a la movilidad de personas, se contemplaron los artículos 29 a 40, donde se reglamentó lo correspondiente a los pasajeros, la actividad mixta y las planillas. En primer término, se señaló la responsabilidad de la empresa frente al cliente, desde su abordaje hasta su destino, en caso que el viajero reservará y comprara su tiquete con tiempo, este tenía derecho a ocupar el asiento asignado. Además, el registro de usuarios de buses o automóviles se llevaría a cabo por medio de billetes expedidos e impresos por la compañía, en los cuales, se acordaba fecha y hora de salida, lugar de expedición y rumbo de viaje. Cuando un pasajero no llegaba en el itinerario especificado, se le retornaba

²¹⁶ AGNC, Diario Oficial: Ministerio de Obras Públicas, Resolución 120 del 11 de junio de 1945, por la cual se reglamentan los servicios de transporte automotor por carreteras, Art. 7.

²¹⁷ AGNC, *Diario Oficial*: Ministerio de Obras Públicas, Resolución 120 del 11 de junio de 1945, por la cual se reglamentan los servicios de transporte automotor por carreteras, Art. 16-22.



el 50 por ciento del costo, cada boleto le permitía cargar máximo 20 kilogramos de equipaje, independientemente del tipo de vehículo (coche, camioneta o autobús).

En segundo orden, el transporte mixto se definió como la movilización de mercancías y personas dentro del mismo automotor, en aquellas rutas veredales que, de manera obligatoria, exigieran dicho servicio. Finalmente, las planillas, o relación de pasajeros por carro, era el documento que acreditaba el funcionamiento legal de las empresas ante las oficinas seccionales de transporte. Generalmente, se expedían cuatro veces: una para el conductor, otra para el primer reten de carretera y dos para la contabilidad empresarial. En estas se encontraba, a su vez, el límite de pasajeros de acuerdo al total de asientos existentes, sin embargo, en los períodos de alta demanda se admitía aumentar el cupo en un 20 por ciento.²¹⁸

Las empresas debían abrir oficinas en los municipios terminales y los espacios intermedios de relevancia, a lo largo de las rutas; en éstas, se encontraría un sitio de expedición de boletos, los agentes de vigilancia y control que manejaban los itinerarios de viajes y los chequeadores. En la agencia central, ubicada en la ciudad donde se constituyó la compañía, estaba la gerencia y secretaría, a los que les correspondía denegar o permitir las solicitudes de retiro de los vehículos afiliados o asociados. Además de responder a las quejas hechas en relación al servicio o manera de actuar de los empleados.

La resolución significó para la Asociación Nacional de Transportes (ASOTRAN) una medida que, más allá del control en esta industria,²¹⁹ buscaba la libertad de rutas y, por ende, era responsable de la anarquía generada a causa de la formación de empresas, de manera desaforada, y la difícil organización tanto de pequeñas como medianas compañías en líneas fijas. En los años cincuenta, el gremio transportador manifestaba, por un lado, su indignación ante la presencia de organismos ineficaces que no proponían soluciones para estimular, económicamente, las utilidades de este servicio público y, por otro, su

²¹⁸ AGNC, *Diario Oficial*: Ministerio de Obras Públicas, Resolución 120 del 11 de junio de 1945, por la cual se reglamentan los servicios de transporte automotor por carreteras, Art. 29-40.

²¹⁹ La falta de coherencia en los datos encontrados impide ubicar la reseña histórica de la asociación. Pues, ésta publicó la revista Transportes como órgano de difusión en 1950, sin embargo al indagar su historia, la página de la misma entidad señala que su fundación fue en 1977.



reclamo frente al pésimo estado de carreteras. Esta circunstancia, ocasionaba mayor consumo de repuestos y llantas difíciles de encontrar en un mercado donde su importación fue restringida para apoyar las dos factorías nacionales,²²⁰ que no estaban en capacidad de producir ni la mitad de la demanda de consumo, y cuyos precios estaban por encima del costo internacional.²²¹

Al terminar la Segunda Guerra Mundial, el Presidente de la República aprobó la libre importación de neumáticos fabricados en otros países, no obstante, esta operación comercial estuvo restringida a las condiciones de venta y distribución establecidas por la Caja de Crédito Agrario, Industrial y Minero y la Dirección Nacional de Transportes.²²² Con lo anterior, se controlaba la información de aduana respecto al importador, el lugar de destino, el tipo y cantidad de llantas ingresadas, impidiendo superávit en algunas plazas de venta y en ciertas empresas que tenían autorización para adquirir repuestos y mercancías necesarias para el mantenimiento de sus unidades.²²³

²²⁰ El Instituto de Fomento Industrial promovió la creación de industrias básicas, de las cuales la fábrica colombiana de llantas se convirtió en prioridad debido a la parálisis del servicio de transporte. La fundación de esta empresa dio lugar a la producción de materias primas fundamentales para su elaboración (caucho), y a su vez al vínculo entre Goodrich, el empresario Antonio Puerto (promotor de otras compañías de cementos, gaseosas y cervezas) y algunos mexicanos que constituyeron Icollantas en 1942. Sin embargo, su funcionamiento empezó a finales de la guerra puesto que era difícil traer la maquinaria de producción, en tanto hasta 1945 se inauguró y se enseñó las técnicas para la fabricación de neumáticos. Lo cual implica que la producción para la década de los cuarenta era inferior a la demanda, tal como lo expusieron los transportistas. Véase CRUZ SANTOS, *Por caminos de mar, tierra y aire*, pp. 163-165.

²²¹ ASOTRAN, “Ante el verano”, pp.1.

²²² La Caja de Crédito Agrario, Industrial y Minero fue constituida por ley 57 de 1931 como caja agraria. En 1932 por decreto 859 de 1932 se le agregó la denominación Industrial y en 1933 la última, Minero, de acuerdo con la esencia de sus préstamos, Véase LÓPEZ, E., “Panorama histórico de la Banca en Colombia”, <http://www.udea.edu.co/portal/page/portal/bibliotecaSedesDependencias/unidadesAcademicas/FacultadDerechoCienciasPolíticas/PublicacionesMedios/EstudiosDerecho/SegundaEpoca/Tab/Vol%20IV%20Rev%2012%20parte%206.pdf> [Consultado 15 de Enero de 2015]. Su fundación se ejecutó durante el gobierno de Enrique Olaya Herrera, político liberal que a lo largo del periodo presidencial (1930-1934). Esta fue una sociedad anónima que funcionaba “con aportes del capital del Estado, otros bancos, de la Federación Nacional de Cafeteros. Su objetivo era la concesión de crédito, no con ánimo de lucro sino como la prestación de un servicio encaminado a la protección del agricultor” ESCANDÓN GARCÍA, M., PÉREZ MONTENEGRO, L., “FINAGRO y el sistema nacional de crédito agropecuario”, pp. 35-36.

²²³ Cabe recordar que, desde años anteriores, había disminuido la circulación de llantas en el país, por lo cual el Estado proclamó medidas donde mencionaba la forma cómo se debía repartir el total existente de este insumo para así disminuir la problemática del transporte automotor. El decreto número 1204 del 15 de Abril de 1946 fue un ejemplo de prevención gubernamental ante otra posible crisis. Por lo tanto, el informe presentado ante la Dirección de Transportes, donde se estipulaba las dimensiones de las llantas, el total y marca de las mismas, al llegar al puerto, permitía a los estamentos oficiales, en primer lugar, conocer la parcialidad de las mercancías y su asignación regional e incluso empresarial, y en segundo lugar, determinar el precio de estas de acuerdo a sus características y requerimientos. AGNC, *Diario Oficial: Poder Ejecutivo*, Decreto



Además de los cambios respecto a la comercialización y uso de llantas, en el país, el gobierno de Mariano Ospina Pérez propuso modificar algunas medidas sobre rutas en el transporte,²²⁴ provocando dicotomías en los empresarios. Mientras un grupo se mostraba a favor de la existencia de líneas fijas a un vehículo o compañía, otros consideraban a estas rutas como un proceso previo y en pro de la formación de monopolios.

En este sentido, los primeros, exponían que “la regulación de este servicio público dependía de la capacidad transportadora de las empresas”, es decir, del número de vehículos que disponía para los distintos caminos. Lo cuestionable de este tipo de organización, era la incapacidad e ineficiencia de la actividad cuando habían compañías con máximo cinco buses, camiones o camionetas utilizados para servir la multiplicidad de rutas que pretendiera. Por este motivo, señalaban que el desconcierto causado por la libertad empresarial entreveía la necesidad de retornar a procesos anteriores, como la fijación de líneas, en las cuales, se distribuían las unidades para atender en su totalidad las exigencias regionales. Por el contrario, los segundos sustentaban, desde el ámbito jurídico, que la relación del gobierno con grupos empresariales estimulaba a los comisionistas a otorgar rutas preferenciales, o de mayor explotación, a estas sociedades y, por ende, se generaba el control absoluto de carreteras y espacios donde las utilidades eran más amplias.²²⁵

En conclusión, la legislación presentada, hasta entrada la década de los cincuenta, no provocó grandes cambios en la organización empresarial del transporte automotor de pasajeros, contradictoriamente, continuó la polarización de los empresarios, el desorden en materia de rutas y la ausencia de entidades

Nº 1204 del 15 de abril de 1946, por el cual se deja libre importación de llantas y neumáticos, y se fijan requisitos de venta.

²²⁴ Durante el conflicto bélico mundial, se acordó que a los vehículos afiliados y asociados a las distintas empresas se asignaría una línea fija, de tal forma que se evitara la competencia y desorganización en la estructura funcional y operativa del transporte de pasajeros por carreteras. Empero, en 1946 cuando parecía superarse paulatinamente las consecuencias de dicha guerra, se ordenó que las rutas fijadas a las compañías no eran negociables, ni exclusivas y en caso de establecer derecho único se suspendería a la sociedad infractora. Asimismo esta medida señalaba a los vehículos independientes que prestaban el servicio público la necesidad de registrarse o empadronarse en alguna empresa de tipo limitada, anónima o cooperativa para considerar su funcionamiento legal ante las estancias gubernamentales. AGNC, *Diario Oficial*: Ministerio de Obra Públicas, Decreto Nº 2580 del 2 de septiembre de 1946, por el cual se modifican algunas disposiciones sobre el transporte automotor por carretera.

²²⁵ ASOTRAN, “Los monopolios y las rutas fijas en las carreteras”, pp. 22-23.



oficiales fuertes que intervinieran a favor de coyunturas y procesos nuevos en la actividad transportadora.

3.1.3 Restructuración y control en la industria del transporte de pasajeros, 1950-1955.

La década de los cuarenta estuvo marcada por uno de los periodos de mayor violencia del país, debido a disputas bipartidistas entre partidos tradicionales que buscaban dominar el poder político y electoral. En este contexto, se reglamentaron ciertos aspectos que se consideraban trastornos dentro de la actividad empresarial del transporte. Por ejemplo, la poca claridad de las compañías constituidas respecto al tipo de servicio público prestado, en tanto, algunas estaban autorizadas para la movilización urbana, pero, a libre criterio ampliaban su operatividad a rutas intermunicipales.²²⁶

De igual manera, las sociedades con líneas entre municipios o ciudades realizaban viajes en zonas urbanas descatando, así, las ordenanzas de la Dirección Nacional que estipuló las diferencias entre estas modalidades, en cuanto a la clase de vehículos utilizados y al carácter focalizado del transporte urbano para los límites jurisdiccionales de las ciudades.²²⁷ Las dificultades creadas a partir de esta confusión respondían, en primer lugar, a la atracción y rentabilidad generada por el servicio fuera de los municipios y, en segundo lugar, a la libertad de rutas causada por poca vigilancia en el sistema de transporte de pasajeros y autorizaciones transitorias, preferenciales para algunas empresas intermunicipales que se les permitía llevar pasajeros dentro de los espacios metropolitanos.

Por otro lado, las facultades del Ministerio de Obras Publicas se concedieron al ramo de Fomento y la dirección cambió a Superintendencia Nacional de Transportes, lo que originó distintas modificaciones en la regulación

²²⁶ Aunque es un problema cuyos antecedentes se situaron desde los años cuarenta del siglo pasado cuando las compañías solicitaban las licencias de funcionamiento y en estas no se especificaba el tipo de servicio que brindarían. La regulación empezó a establecerse a partir de 1950 porque la problemática se acrecentó, pues, algunos vehículos que realizaban viajes intermunicipales ingresaban a las ciudades a recoger personas como si estuviesen autorizados para operar en rutas urbanas.

²²⁷ ARB, *Diario Oficial*: Dirección Nacional de Transportes y Tarifas, Resolución N°164 del 13 de julio de 1950, por la cual se dictan nuevas disposiciones sobre reglamentación del transporte automotor.



de este sector y el control de circulación y tránsito en las carreteras del país. Ya que, el malestar provocado por los altos niveles de accidentabilidad conllevó al establecimiento de límites de velocidad y sanciones a conductores por viajar en estado de embriaguez y por incumplir las normas de ruta.²²⁸ Asimismo, el creciente hallazgo de vehículos “piratas”, que, de manera ilegal, funcionaban y prestaban el servicio en diferentes vías nacionales y locales, obligó a las empresas a crear logotipos que las identificara.

El golpe militar de Gustavo Rojas Pinilla,²²⁹ cuyo objetivo fue recuperar la legitimidad del Estado, a través del control militar e institucional, “conllevó” a superar la crisis y descontento de varios sectores industriales y económicos, que preocupados por el desorden social, las oleadas de violencia y, por ende, las prohibiciones existentes dentro del comercio, préstamos bancarios y auxilio gubernamental, apoyaron el ascenso de Rojas al poder. A pesar de su carácter represivo e inflexible, algunos cambios en materia tributaria, promovidos por las negociaciones constantes con los empresarios y la elite política, fomentaban un contexto de mayor libertad en sus negocios.²³⁰

Durante este periodo, también, se promulgaron algunas modificaciones dentro de la organización y gestión del transporte, en relación a la seguridad económica de sus empresarios. Es decir, la libertad en el tránsito por carreteras nacionales de los vehículos de pasajeros y carga representó, primero, que la fiscalización económica y técnica de las compañías por el Ministerio de Fomento no solo garantizaría buen manejo del servicio público, sino defendería el interés

²²⁸ Aunque algunas de las ordenanzas fueron promulgadas por otros gobiernos departamentales, por lo cual su aplicación estaba enmarcada a la región correspondiente, se encontró que puntos particulares de dichas medidas se acomodaban a un orden nacional. Tal es el caso de la expedición de licencias, sanciones e impuestos generados por las direcciones e inspecciones municipales de circulación, quienes otorgaban pases a choferes y supervisaban a los vehículos de servicio público en cuanto la normatividad (planillas, capacidad máxima, límites de velocidad, papelería en orden). No obstante, se aclara que muchos de los castigos promovidos y reglamentados no se cumplían de forma cabal pues parte de las autoridades irrumpían a través de chantajes o beneficios propios, a pesar que como funcionarios podían ser suspendidos o multados de su cargo. SICARD, M. ROBAYO A., “Decreto número 1476 del 29 de octubre de 1953, por el cual se dictan algunas disposiciones sobre tránsito y transporte”, pp. 11.16.

²²⁹ Gustavo Rojas Pinilla fue presidente de Colombia en el periodo 1953-1957 tras el golpe militar que ejecutó contra el gobierno de Laureano Gómez. Su figura militar se destacó por el desarrollo de obras públicas como la culminación del Ferrocarril del Atlántico y de algunas carreteras troncales. A su vez desarrolló proyectos económicos como el Banco Popular, la terminación de Acerías Paz del Río, la construcción del aeropuerto el Dorado, entre otras. OCAMPO LÓPEZ, Javier, Biografías Gran Enciclopedia de Colombia del Círculo de Lectores, <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/rojagust2.htm>, [Consultado el 15 de enero de 2015]

²³⁰ ATEHORTÚA CRUZ, “El golpe de Rojas y el poder de los militares”, pp. 34, 41.



de los hombres de negocios, quienes, al ser socios-fundadores de sus empresas, podían determinar las rutas especiales por donde iban a transitar los buses o camionetas afiliados a la misma. Segundo, se autorizaba a las sociedades realizar viajes especiales por todo el territorio nacional, en tanto, los contratos por transporte de descanso, peregrinación, eventos deportivos y escolares ya no estaban sujetos a la aprobación del organismo respectivo, por el contrario, los transportistas escogían su ramo de destino. Finalmente, la inscripción sin costo de las compañías a la oficina encargada, más allá de asegurar el cumplimiento de sus obligaciones con las personas y el Estado, lo que pretendía era ampliar la industria del transporte y, con esto, garantizar mayores beneficios a otras actividades.²³¹

Como ya se mencionó, las instituciones del transporte cambiaron debido a los problemas de orden público y las disposiciones particulares del gobierno, en turno. En este caso, el militar Rojas Pinilla consideró que el Ministerio de Obras Públicas debía concentrarse en la infraestructura vial y el proceso de urbanización, es decir, los trabajos del rubro de construcción. Mientras que el Ministerio de Fomento, que desde años atrás se encargaba de supervisar distintas industrias del país atendiendo sus problemas, reclamos y ejecutando algunos programas y disposiciones, en relación a su funcionamiento, normatividad, relaciones con el comercio interior y exterior, operatividad y estructuras productivas. Este Ministerio podría, además, inspeccionar la actividad transportadora en conjunto de una nueva dependencia: la Superintendencia Nacional de Transportes, creada el primero de agosto de 1954.²³²

En efecto, la Superintendencia Nacional de Transportes se fundó para suplir algunas carencias del Ministerio de Fomento en este sector. De ahí que la abolición de cargos como el Director, el oficial ayudante, el oficial de empresas

²³¹ En años anteriores la regulación del transporte suponía más intervención del gobierno en la actividad, pues se pensaba que era necesario su control para promover eficiencia y rentabilidad. Sin embargo, el periodo liberal de Rojas Pinilla parecía sugerir que a mayor libertad empresarial, los transportistas convertirían a sus empresas en organizaciones más productivas, en tanto ellos conocían la funcionalidad del gremio. SICARD, M. ROBAYO A., "Decreto número 0826 del 23 de marzo de 1954, por el cual se dictan algunas disposiciones de transporte automotor de carreteras", pp. 50-54.

²³² SICARD, M. ROBAYO A., "Decreto Número 2281 bis del 26 de julio de 1954, por el cual se establece la patente de servicio Público, se crea la Superintendencia Nacional de Transportes y se suprimen algunos cargos", p. 86.



y el oficial de estadística fue causado por el nuevo organigrama de funcionarios vinculados a la Superintendencia, que organizaría el transporte automotor por carretera, reglamentaría la matrícula de vehículos, pases y licencias de funcionamiento, vigilaría las direcciones de circulación y tránsito y determinaría las tarifas y horarios, cuando fuese necesario.²³³

Además de constituir nuevas instituciones, la reglamentación del transporte fue modificada durante estos años. La resolución número 181 del 10 de abril de 1954 incorporó algunos elementos que no incluían normativas anteriores, a la vez, organizó en mejor forma las disposiciones y la articulación de estas con cada uno de los capítulos a tratar (transporte de pasajeros, transporte urbano, tarifas, economía de las empresas y sanciones). En cuanto a los cambios generales propuestos por esta ordenanza, se identificaron: a) La presentación de libros de contabilidad de las empresas ante la cámara de comercio más cercana a su eje principal de operación; b) nueva documentación para las compañías que expidieran sus licencias (memorial donde se enunciara las vías a explotar y copia auténtica de la autorización erigida, que establecía si era cooperativa o sociedad anónima); c) registro de marca, en el cual, se hiciera uso de un logo o esquema y de colores que distinguirían a una empresa de otra; d) contratos de administración de vehículos cuya propiedad no fuera de la sociedad,²³⁴ además de la cedula de registro para cada uno de estos; e) la regla de propiedad industrial que impedía igual denominación de las compañías.²³⁵

²³³ La Superintendencia Nacional de Transportes asumió las funciones y el organigrama administrativo de la Dirección. Se compuso en cuatro seccionales, de las que únicamente la sección de revisión y control asumió nuevos cargos como la vigilancia de las empresas frente al cumplimiento de sus obligaciones y la organización de las mercancías y recursos que tenía la institución. SICARD, M. ROBAYO A., "Decreto número 2281 bis del 26 de julio de 1954, por el cual se establece la patente de servicio Público, se crea la Superintendencia Nacional de Transportes y se suprimen algunos cargos", pp. 87-88.

²³⁴ En los contratos se determinaba que la empresa al conferir un vehículo se ocupaba de recaudar sus ganancias y hacer gastos de reparación o conservación del mismo. AGNC, *Diario Oficial*: Ministerio de Fomento, Resolución N°181 del 10 de abril de 1954, por la cual se reglamenta el transporte automotor por carretera Art. 13, 15 de junio de 1954.

²³⁵ Anteriormente, se señalaron algunas generalidades de la nueva ley. Sin embargo, para cada tipo de transporte automotor por carreteras (pasajeros, carga y urbano) se modificó la normativa. Por ejemplo, para las empresas cuya razón social se centraba en la movilidad de personas se expuso en primera medida que al funcionar dos compañías sobre la misma línea intermunicipal, el organismo encargado fijaría los horarios acorde a las demandas del servicio, al igual que estipularía la duración del recorrido y el tiempo en cada paradero o estación. En segundo lugar, se determinaron los intervalos de salida de los vehículos (cuando las rutas abarcaban más de 50 kilómetros los carros debían partir cada 15 minutos, mientras que en las rutas menores a esta distancia los buses arrancaban cada media hora). En tercera instancia, se estableció que al existir retrasos durante el viaje los choferes tenían que avisar a la autoridad más próxima, quien



3.2 Plan tarifario y redes de movilidad en el transporte de pasajeros en Boyacá

En paralelo a la configuración del sistema institucional y las medidas de control establecidas respecto a la actividad transportadora, se determinaron las líneas por donde se llevaría a cabo el servicio de pasajeros. Estas, en numerosas ocasiones, se fijaban en las licencias de funcionamiento conferidas por el Ministerio de Obras Públicas a las distintas compañías que solicitaban su registro legal, no obstante, algunas veces se disponían las rutas alrededor de la carretera principal del departamento y la extensión de la red vial a nivel regional. Es decir, los espacios de prestación del servicio se definían, de acuerdo, al avance en infraestructura que se tenía. Para Boyacá, se encontraron múltiples resoluciones donde se mencionaba la compañía, la cobertura de rutas, las tarifas y los itinerarios de servicio. Sin embargo, en el presente apartado, solo se expondrán el régimen tarifario y el rango de operación de aquellas empresas constituidas bajo escritura o términos notariales.²³⁶

Con base en las fuentes primarias, se observó que 1940 fue el primer año donde se aprobó, aunque con carácter provisional, los horarios, el reglamento y las tarifas para las rutas que servirían algunas empresas como la Cooperativa Colombiana de Transportes Limitada.²³⁷ Esto, en razón, a la reorganización que

llevaba el control y anotaba en planilla el tiempo y la justificación de la demora. Igualmente, para el funcionamiento libre de los vehículos, estos debían ubicar carteleras donde se mencionara número de placas, categoría del servicio, cupo autorizado, horarios presentados y tarifas definidas. Finalmente, se reformaron ciertas obligaciones de la compañía con el pasajero, de modo tal que este tenía derecho máximo a 25 kilos de equipaje, el cual debía ser protegido y enumerado por medio de un tiquete que se entregaría en el lugar de destino. La empresa a su vez se responsabilizaba de indemnizar al usuario en caso de muerte, pérdida de capacidad laboral, costos de hospitalización o lesión transitoria, evasión del viaje en la hora o día indicado (retorno del valor total del tiquete) y extravío de las maletas (pago de 100 pesos). Si bien las medidas tenían más coherencia con el contexto del sector, en realidad su aplicabilidad era mínima, pues algunas sociedades que hasta ahora se constituían u otras que apenas superaban la crisis mundial no podían costear gastos en seguros para la protección de sus unidades y usuario. Inicialmente muchas se formaban con capitales básicos y buscaban aumentar su rango de operación y productividad, en base del trabajo de los socios fundadores. SICARD, M. ROBAYO A., "Resolución Número 181 del 10 de abril de 1954, por la cual se reglamenta el transporte automotor por carretera Art. 23-48", pp. 63-70.

²³⁶ En el margen del periodo comprendido entre 1940 y 1955, el Ministerio en compañía de la Dirección Nacional de Transportes y Tarifas decretaron viables sin número de licencias a distintas sociedades, empero muchas de estas medidas se quedaron enunciadas en los diarios oficiales más nunca se cumplieron a cabalidad.

²³⁷ En principio los edictos promulgados por el gobierno nacional en torno a las licencias de funcionamiento se estructuraban bajo el mismo modelo, es decir, contemplaban la normatividad por la cual se dirimían las empresas; haciendo referencia a las obligaciones de aquellas frente a las horas de salida, la carga de pasajeros en agencias intermedias, la ubicación de los usuarios



meses anteriores llevó a cabo la Comisión Nacional, la cual, en conjunto al Poder Ejecutivo, se preocupó por atenuar las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial, y, por consiguiente, propuso como medida de fomento y crecimiento económico interno el establecimiento de tarifas férreas, fluviales y terrestres, donde se articularan las necesidades industriales, sociales y las exigencias empresariales de los sistemas de transporte. Las compañías de servicio público presentaban vigencias de solicitud de rutas y nuevos costos de la actividad ante este organismo, que, finalmente, decidía la designación o rechazo de las peticiones.²³⁸ Después de la asignación de nuevas funciones a la Comisión, esta realizó algunas sesiones, durante julio y agosto, para evaluar las demandas presentadas.

En Boyacá, durante este año, se concedieron licencias de funcionamiento a las empresas Busexpreso, La Garantía, Cooperativa Colombiana de Transportes, Garagoa Limitada y Compañía Ferreira constituidas por escritura notarial, entre 1935 y 1938, sin estipular con claridad las rutas que servirían.²³⁹ Las cinco sociedades anotadas, a excepción de la empresa Garagoa, contaban con oficinas en Bogotá y Tunja, de ahí, que sus servicios abarcaran los municipios intermedios entre estas dos ciudades, y otros que se prolongaban de la central del Norte hasta Cúcuta (Véase Cuadro 12).²⁴⁰

Respecto a lo anterior, se infiere, por un lado, que las líneas de transporte dependían de la ubicación del centro de operatividad de las empresas y, por otro, que el establecimiento de las mismas fue cambiando según el contexto histórico nacional e internacional. Inicialmente, se encontró que las compañías convenían

en el vehículo, y la entrega de tiquetes al conductor al finalizar el viaje. De igual manera, se determinaba los horarios de la ruta en cuanto al lugar de destino y espacio de salida, por ejemplo en la línea Bogotá – Tunja los buses se despachaban a las 12 y 30 p.m. También se mencionaba los costos de viaje que hasta entonces no superaban seis pesos, a excepción de la ruta Bogotá a Cúcuta que en su momento era más larga. AGNC, *Diario Oficial*: Poder Ejecutivo, Resolución N°1074 del 23 de julio de 1940, por la cual se aprueban el reglamento los horarios y las tarifas de la Cooperativa Colombiana de Transportes.

²³⁸ AGNC, *Diario Oficial*: Poder Ejecutivo, Resolución N°485 del 8 de marzo de 1940, por la cual se reorganiza la Comisión Nacional de Tarifas, Art. 2-3.

²³⁹ En su gran mayoría las empresas enunciadas se conformaron como sociedades limitadas con capitales sociales básicos y cuyo funcionamiento dependía de las unidades aportadas por los socios, quienes debían entregar un porcentaje de las ganancias al fondo común de la compañía.

²⁴⁰ AGNC, *Diario Oficial*: Ministerio de Obras Públicas, Resolución N° 1074 de 23 de julio, Resolución N° 1082 de 30 de julio, Resolución N° 1105 de 16 de agosto, y Resolución N° 1124 de 5 de septiembre de 1940, por las cuales se aprueban el reglamento, los horarios y las tarifas de la Cooperativa Colombiana de Transportes y las empresas Garagoa, Busexpreso y la Garantía limitada, respectivamente.



su libre tránsito por las distintas carreteras del territorio nacional. Después, algunas empresas prefirieron mencionar los caminos hacía donde se dirigían sus vehículos; las utilidades y objetos de explotación que se fijaban no dependían de las medidas transitorias del gobierno, quien hasta ahora, consideraba la industria del transporte automotor un sector libre y en expansión. Sin embargo, a inicios de la década de los cuarenta, cuando las diferentes compañías se regularon, a través de la intervención estatal, muchas de estas, sin tener aún la licencia, optaban por anotar en sus actas de constitución su dependencia a los mandatos de la Dirección Nacional de Transportes y Tarifas.²⁴¹

Por otra parte, en 1942, tras aprobarse la primera ordenanza que reglamentaría el transporte, se modificó tanto la documentación requerida para los permisos previos de explotación de las empresas por rutas interdepartamentales e intermunicipales como los aspectos a tener en cuenta para los cambios de tarifas. Respecto a este punto, se evidenció que la Dirección Nacional de Transportes y Tarifas incluyó, dentro del estudio de los costos del servicio automotor por carreteras, la distancia kilométrica entre el lugar de salida y destino, y el estado del camino por donde iban a transitar los vehículos.²⁴² En tanto, los costos por camino se afirmaban de manera generalizada para todas las empresas que allí funcionaran.

De este modo, las medidas impartidas en relación al valor de los pasajes estuvieron sujetas a los cambios en la reglamentación del transporte, pues, tras la promulgación del decreto 400 de 1942, se manifestaba que las instancias

²⁴¹ A través de algunas escrituras se da cuenta de lo mencionado, por ejemplo La Garantía limitada constituida por documento número 1238 de 1938 de la Notaría Primera del circuito de Tunja dejaba claro que explotaría el transporte de pasajeros en todas las carreteras nacionales del país. Mientras que en su acta de prorrogación Número 1065 de 1942 de la Notaría Segunda del mismo circuito indicaba que sus líneas de servicio serían aquellas permitidas por la Dirección Nacional de Transportes y Tarifas. Asimismo, la empresa Líneas del Carare y Occidente solo mencionaba en su primer registro las carreteras por las cuales funcionarían los buses o automóviles afiliados a esta (Carare y Progreso), de esta forma evitaba problemas o rivalidades con otras sociedades; por ende en la década de los treinta su preocupación no era el Estado. ARB, Notarías Primera y Segunda del Circuito de Tunja: Escritura N°633 del 23 de agosto de 1938.

²⁴² En la Resolución 17 del 15 de mayo de 1942 en la prorrogación otorgada durante un mes para las compañías que movilizaban carga o pasajeros de Duitama a Cúcuta y ramales se visibilizaba: en primer lugar, las dificultades de inscripción de las sociedades al nuevo sistema exigido por las instituciones. En segundo lugar las transformaciones recurrentes y continuas de las medidas lo cual irrumpía el crecimiento constante de las compañías y, finalmente los inconvenientes del gobierno en la instauración de ordenanzas debido al desconocimiento del sector. Véase ARB, *Diario Oficial*: Ministerio de Obras Públicas, Resolución N°17 del 15 de mayo 1942, por lo cual se prorrogó el término a las empresas establecidas por la Carretera Central.



fijarían las tarifas acorde con las necesidades y conveniencias del gremio, las demandas del servicio y el margen de utilidad empresarial; teniendo en cuenta la opinión de la junta asesora, en la que participaban representantes de los empresarios y conductores. Asimismo, se obligaba a entregar a las instituciones en papel sellado y membretado lo dispuesto para cada compañía y, de esta manera, la Dirección mantenía libros de registro y estadística por departamento.²⁴³ El orden tarifario para Boyacá no variaba anualmente, se observó que existían largos periodos (de tres a cinco años) donde los precios eran regulares y algunas modificaciones halladas dependieron de las exigencias de los transportistas, lo cual no implicó que los aumentos fueran significativos.

Las tarifas se asignaban por empresa, carretera o ruta, y se dividían en primera y segunda clase dependiendo del tipo de asiento, es decir, si estaba numerado o era libre. Ya que, al vender el tiquete, se estipulaba al pasajero que, según el valor pagado, tenía derecho a un cupo fijo o debía ubicarse en el sitio que estuviese desocupado, conforme al orden de llegada de otras personas (cuando se accedía a sillas aseguradas el comprador decidía en qué parte del bus o camioneta quería ubicarse). Esta no fue la única forma de establecer los precios diferenciales de los tiquetes, en ciertos casos, se instituyeron acorde al tipo de vehículo. En tanto, algunas compañías operaban dentro de la misma línea con coches y buses, puesto que, al ofrecer dos modalidades de servicio se pretendía atraer mayor número de usuarios, en la medida, que el automóvil aseguraba más comodidad, espacio y rapidez.²⁴⁴

De igual manera, la promoción de leyes y dependencias del transporte modificó la especificidad en las rutas, como ya se había señalado a principios de la década, solo se aludía la existencia de la Dirección. Sin embargo, durante el periodo comprendido entre 1943 y 1947, el posible desgaste en la actividad, a causa de las restricciones comerciales ocasionadas por la Segunda Guerra

²⁴³ AGNC, *Diario Oficial*: Ministerio de Obras Públicas, Resolución N° 2 del 31 de marzo de 1942, por la cual se establece la reglamentación del transporte automotor por carreteras, Art. 4-5.

²⁴⁴ A partir de las ventajas que las empresas acuñaban al automóvil, el costo del viaje en este era más alto para las distintas rutas independientemente de la distancia y el estado de las carreteras. Por ejemplo, en las tarifas de Chiquinquirá y ramales asignadas por Resolución N° 46 del 18 de julio de 1942 a la Cooperativa Unión Chiquinquireña de Transportes y luego ampliadas en la resolución N° 79 del 5 de agosto del mismo año, se estipuló los precios diferenciales de los tiquetes en coche o en bus. Allí se encontró que el viaje de Chiquinquirá a Muzo (principal para el occidente de Boyacá), en auto costaba tres pesos y 30 centavos, mientras que en bus se pagaba dos pesos.



Mundial y los altos niveles de competitividad, conllevó a la designación de líneas fijas. En efecto, las compañías comenzaron a estipular sus ejes de servicio, incluso algunas se referían a resoluciones emitidas por el Ejecutivo, en las cuales, se precisaba el valor de los tiquetes por carretera y/o municipios intermedios, de este modo, se buscaba que las empresas mantuvieran igualdad en sus planes tarifarios.²⁴⁵

Para el análisis en torno a los incrementos de las tarifas y la designación de rutas, no se tendrá en cuenta las particularidades de cada empresa, sino se explicará las disposiciones alrededor de la Carretera Central del Norte, la vía del Noreste, los caminos comprendidos en la zona de Tunja y ramales, y los espacios situados entre las provincias de Sugamuxi y Tundama. Pues, en el estudio por compañía se encontró que gran parte de los precios establecidos para los diferentes viajes eran iguales a los decretados, según infraestructura vial y división administrativa del territorio. Empero, se prestará atención a ciertas empresas que ofrecían el servicio en líneas alternas a dichos caminos, por ejemplo, Cooperativa de Transportes del Valle de Tensa, Garagoa Limitada, Cooperativa Colombiana de Transportes y Líneas del Carare y Occidente Limitada.²⁴⁶

Cuadro 12.
Espacios de Servicio por la carretera Central del Norte.

Empresas	Años	Ruta
Cooperativa de Transportes La Colombiana	1940-1941.	Bogotá-Tunja-Duitama- Belén-Santa Rosa-Santa Rosita-Soatá-Málaga-Cerrito- Chitagá-Cúcuta
Busexpreso	1940-1941, 1946-1949.	
Empresa Ferreira	1940, 1954.	
Sociedad de Transportes Tundama	1945	
Transportes Cúcuta Limitada	1946-1953	
Trans Bolívar Limitada	1946-1949	
Domingo Perez H, S.A	1946	
Rápido Duitama	1947	

²⁴⁵ Este fue el caso de Transportes el Lago Limitada que en su acta de constitución indicaba el itinerario de servicio en torno a la ruta número cuatro planteada por el Ministerio de Obras Públicas en la Resolución N°46 de 1942. En donde se autorizó a Boyacá las empresas que podían transitar por el grupo de líneas asignadas a la Zona de Tunja (Tunja-Barbosa-Puerto Olaya, Tunja-Ramiriquí-Miraflores, Tunja-Arcabuco-Chiquinquirá y ramales, Duitama-Sogamoso y ramales). Respecto a la última se establecieron los municipios que abarcaba y las dos sociedades que tenían derecho a operar por estos lugares (Expreso Casanare y Transportes el Lago). ACS: Notaría Primera del Circuito Sogamoso, Escritura N° 982 del 22 de diciembre de 1945.

²⁴⁶ Además de realizar el análisis con respecto a lo mencionado, esta investigación centrara su estudio en materia de tarifas durante los siguientes años: 1942, 1943, 1946, 1947 y 1953. En donde se encontró gran parte de la información de archivo, lo cual no implica que se dejaran de referenciar otros periodos de continuidad o cambio.



Transportes Santander Limitada (con destino a Málaga)	1949	
Cooperativa de Transportes La Colombiana	1940-1941.	Bogotá-Duitama-Santa Teresa-Socha.
Busexpreso	1940-1941, 1946-1949.	
La Garantía Limitada	1941	
Transporte Flota Valderrama	1948-1953	
Transportes Cúcuta Limitada	1953	
Cooperativa de Transportes La Colombiana	1940.	Bogotá-Duitama-Cocuy
Transportes Norte S.A	1949	
Empresa Ferreira (espacio de destino es Duitama)	1941.	Bogotá-Tunja-Paipa-Duitama-Sogamoso
Cooperativa de Transportes La Colombiana	1940-1941	
La Garantía Limitada	1941	
Sociedad de Transportes Tundama	1945	
El Rápido Boyacense Limitada	1949	
Flota de Los Andes	1953	
Transportes Cúcuta Limitada	1953	
Cooperativa de Transportes La Colombiana	1940.	Bogotá-Duitama-El Espino
Transportes Norte S.A	1949	
Busexpreso	1940-1941, 1946-1949.	Bogotá-Duitama-Corrales
La Garantía Limitada	1941	
Empresa Ferreira (lugar de llegada Belén)	1941	Bogotá-Duitama-Belén – Tasco-Paz del Río
La Garantía Limitada (con destino a Belén)	1941	
Transportes Cúcuta Limitada	1953	

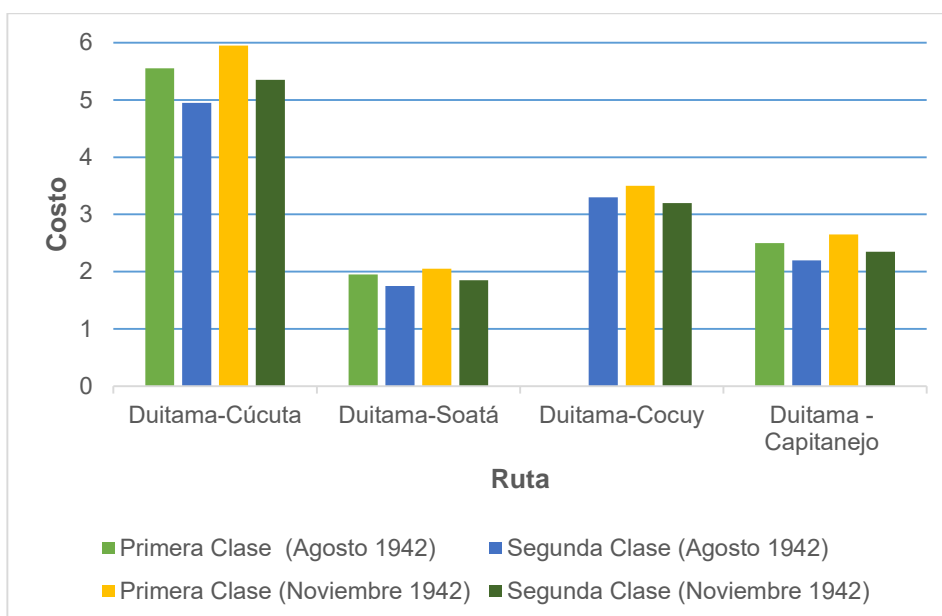
Fuente: Elaboración propia con base al *Diario Oficial* (1940-1953)²⁴⁷

La línea Duitama-Cúcuta fue la más extensa del departamento y, también, una de las cuales ofrecía mayor utilidad, en la medida, que la capital de Norte de Santander se caracterizaba por ser un espacio de intercambio comercial donde se recibían mercancías tanto venezolanas como colombianas. Su ubicación en la zona fronteriza era paso obligado para Venezuela, muchos de los pasajeros que viajaban hacia Cúcuta visitaban la ciudad para, luego, embarcar un recorrido de descanso en el país vecino. Asimismo, los distintos municipios comprendidos en esta ruta contaban con agencias de las empresas (Santa Rosa de Viterbo, Belén, Santa Rosita, Málaga, Cerritos, Chitagá, Pamplona), por tanto, eran zonas de parada de los vehículos para cargue y descargue de pasajeros. De esta manera, las personas que se dirigían hacia dichos lugares, necesariamente, debían comprar sus tiquetes a las compañías que operaban a lo largo de la Carretera Central del Norte.

²⁴⁷ Los cuadros presentados en adelante sobre las empresas que operaban en las zonas o rutas señaladas fueron elaborados a partir de las resoluciones otorgadas por la Dirección Nacional de Tarifas, en donde se aprobaba su licencia de funcionamiento.

Otro factor, a tener en cuenta, fue el carácter comercial e industrial de Duitama que, durante las décadas de los cuarenta y cincuenta, se incrementó a partir del sector automotriz y la formación de otras empresas como la cervecera Bavaria S.A y algunas industrias harineras. Las tarifas establecidas para esta ruta se modificaron de manera periódica. Para el año 1942, se exigió en menos de cinco meses reconsiderar los precios sugeridos, ya que las condiciones de “emergencia” no generaban rentabilidad posible a los empresarios, el aumento promedio fue 30 centavos para las distintas líneas (Véase Gráfico 1).

Gráfico 1. Tarifas Comparadas Carretera Central del Norte y Cercanías, 1942.



Fuente: Elaboración propia con base en *Diario Oficial*, 1942.²⁴⁸

En 1946 esta ruta se amplía hacia Bogotá, en razón a la petición hecha por los socios-fundadores de las empresas que allí funcionaban, quienes consideraban esto necesario, porque las oficinas principales de aquellas se ubicaban en Bogotá y las demandas evidenciaban que muchos de los capitalinos querían movilizarse hacia Cúcuta con el fin de traer productos para sus almacenes, pues, en la capital del país se concentraba gran parte de los espacios de compra-venta de mercancías básicas como ropa, utensilios de aseo,

²⁴⁸ AGNC, *Diario Oficial*: Dirección Nacional de Transportes, Resolución N° 60 del 5 de agosto de 1942, por la cual se modifican algunas tarifas para carga y pasajeros para la carretera Central del Norte, Resolución N°117 del 6 de noviembre de 1942, por la cual se modifican algunas tarifas para carga y pasajeros.



entre otros.²⁴⁹ No obstante, se aclara que, a principios de los años cuarenta, algunas sociedades estuvieron autorizadas para funcionar en este circuito. Después de presentar a la Dirección Nacional proyectos de horarios y tarifas, en 1947, se aprobó a ciertas compañías los costos para el transporte de pasajeros.

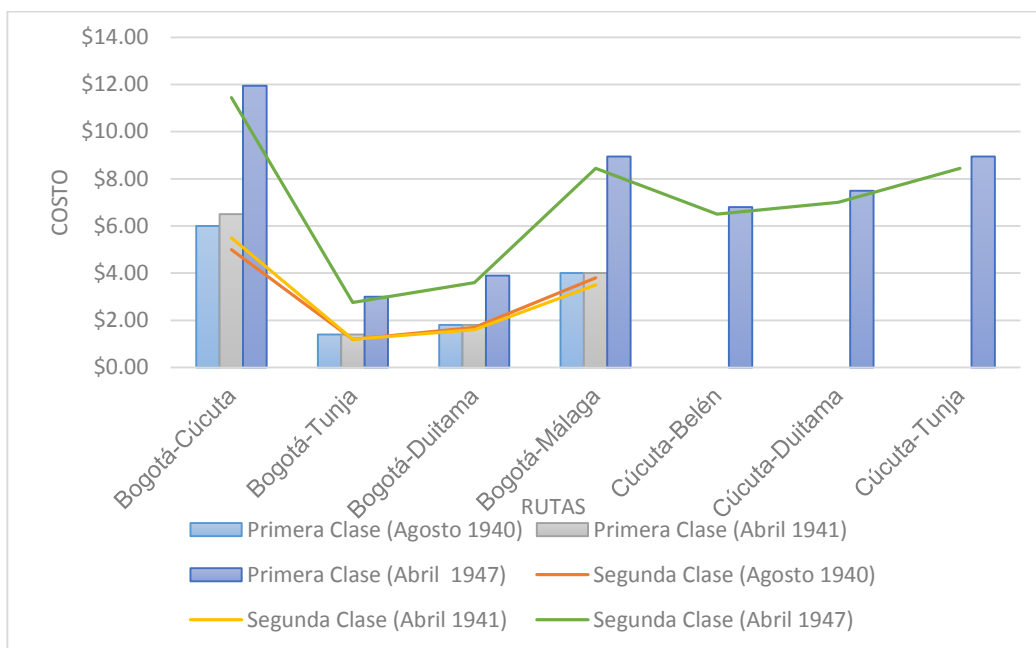
Allí se observó, con respecto a 1940 y 1941, un incrementó de cuatro pesos y 90 centavos para los recorridos más largos (Bogotá-Cúcuta y Bogotá-Málaga), mientras que para las rutas cortas (Bogotá-Duitama y Bogotá Tunja) aumentó aproximadamente dos pesos.²⁵⁰ Por otro lado, se visibiliza que entre 1940 y 1941, también, hubo cambios en los precios del pasaje de segunda clase, ya que, atendiendo al interés de los empresarios, se acrecentaba su valor en las líneas con mayor número de usuarios y se reducía en donde el flujo de movilidad no era el esperado (véase Gráfico 2 y Cuadro 12).

En las Carreteras Noreste y Carare, que unían a Boyacá con el departamento de Santander, las tarifas se fijaron de acuerdo al tipo de vehículo (automóvil, camioneta o bus) y las rutas principales vincularon a Tunja con Bucaramanga e intermedias y a Duitama con San Gil y Barrancabermeja. El interés de las empresas por ampliar los servicios de carga y pasajeros hacia esta zona se debió, en primer lugar, a la proximidad de municipios como Vélez y Puerto Olaya hacia el Río Magdalena, que aún entrado el siglo XX continuó siendo una de las más importantes arterias fluviales y comerciales del país; a Puerto Berrío arribaban mercancías del exterior e interior (Antioquia y Costa Caribe). En segundo lugar, la existencia de ciudades contiguas, con climas templados, convertía a Barbosa y Moniquirá en atractivos de descanso o turismo para personas que provenían de Tunja o Duitama, en donde las temperaturas promedio son bajas. Estas dos jurisdicciones, a su vez, eran espacios relativamente cercanos en tiempo y distancia a la capital boyacense, lo cual favorecía el mercado de compraventa entre cultivos de tierra caliente y fría.

²⁴⁹ AGNC, *Diario Oficial*: Ministerio de Obras Públicas, Resolución N° 461 del 16 de noviembre de 1946, por la cual se autoriza prolongación de unas rutas en la Carretera Central del Norte.

²⁵⁰ El incremento de las tarifas, durante el periodo de seis años, fue relativo, si se observa que la ruta Bogotá-Cúcuta duraba aproximadamente dos días de viaje. Sin contar las condiciones viales inadecuadas y el contexto conflictivo para el sector. Los cuatro pesos y 90 centavos divididos en el tiempo señalado nos resultó un aumento anual de 81 centavos. Al comparar esto con la elevación que se realizó en menos de cinco meses y en la misma carretera para 1942 se encontró un desajuste.

Gráfico 2. Costos tiquetes ampliación carretera Central del Norte, 1940-1947.



Fuente: Elaboración propia con base en *Diario Oficial*, 1940, 1941, 1947.²⁵¹

Finalmente, la necesidad de vincular el departamento con regiones o localidades productivas acrecentó la movilidad de personas, que motivadas por nuevas opciones laborales y económicas se dirigían con sus familias hacia Barrancabermeja, sede de refinería y extracción petrolera. Esta migración hace parte de procesos históricos, como la transformación de los campesinos en mano de obra para las empresas extranjeras o nacionales desde los años 20 y la acelerada urbanización que se desplegó en la segunda mitad de la centuria pasada (Véase Cuadro 13). Aunado a ello, la carretera “Torres”, como se denominó al tramo de la troncal interdepartamental comprendido entre Duitama y Charalá, redujo el valor y gravamen de los artículos importados de Venezuela, lo que fomentó el establecimiento de tiendas (abarroteras) y almacenes de distintas mercancías.

Cuadro 13.

Rutas por carreteras Noreste y Carare.

Empresas	Años	Ruta
Cooperativa Colombiana de Transportes	1940-1941	

²⁵¹ AGNC, *Diario Oficial*: Ministerio de Obras Públicas, Resolución N° 1074 del 23 de julio de 1940 por la cual se aprueban el reglamento, los horarios y las tarifas de la Cooperativa Colombiana de Transportes, Resolución N°109 del 25 de abril de 1941, por la cual se aprueban el reglamento, los horarios y las tarifas de la Empresa Ferreira y, Resolución N° 224 de 1947, por la cual se aprueban las tarifas para el servicio de pasajeros en bus en la carretera central del Norte, Bogotá-Cúcuta.



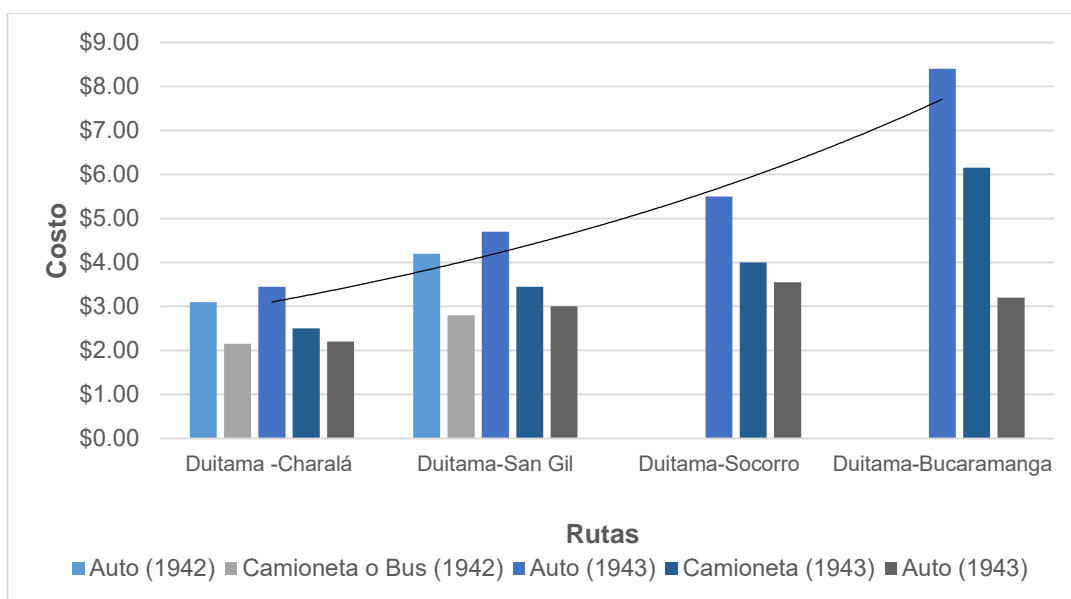
Busexpreso (para mediados de los años 40 se asoció con Líneas Carare y Occidente Limitada)	1941-1946-1949	Tunja-Barbosa
La Garantía	1940-1941	
Flota Moniquirá	1942	
Sociedad Cooperativa de Choferes de Boyacá S.A	1946	
Transportes El Pomeca	1951	
Cooperativa Colombiana de Transportes Busexpreso	1940-1941 1941-1946	Tunja-Arcabuco-Moniquirá
La Garantía (en 1946 la empresa amplió su ruta hacia Vélez y Puerto Olaya)	1940-1941	
Transportes El Pomeca	1951	
Sociedad Cooperativa de Choferes de Boyacá S.A	1946	Tunja-Bucaramanga
Transportes Boyacá S.A	1946	
Transportes Norte S.A	1949	Duitama-Charalá-San Gil
Trans Bolívar Ltda. (en 1950 se transforma en una sociedad Anónima)	1946-1950	Duitama-Bucaramanga
Rápido Duitama	1947	
Transportes Norte S.A	1949	
Cooperativa Colombiana de Transportes Busexpreso	1940-1941 1940-1941	Bogotá-Barbosa Bogotá-Arcabuco-Moniquirá
Cooperativa Colombiana de Transportes	1940-1941	Bogotá-San Gil-Bucaramanga
Empresa Ferreira	1940	

Fuente: Elaboración propia con base en *Diario Oficial* (1940-1951).

El precio del transporte en automóvil era más alto que las otras modalidades de servicio. La comodidad ofrecida por estos y la selectividad del usuario aumentó la tarifa del pasaje, en promedio, un peso, si se compara con lo establecido para camioneta y bus. Por tanto, las personas que viajaban en coche pertenecían a clases acomodadas, podían ser comerciantes, miembros de la Iglesia, hombres de negocios o hacendados. En paralelo a lo ocurrido con las tarifas de la Carretera Central del Norte, alrededor de las rutas comprendidas por el camino del Carare, en pocos meses, los costos se elevaron conforme a las exigencias de las compañías y los supuestos estudios técnicos ejecutados por el gobierno para analizar si los gastos de explotación de la actividad no sopesaban con lo recaudado a partir de la prestación del servicio.

Durante el lapso de 1942 y 1943 el transporte de pasajeros tuvo un alza de cincuenta centavos, cifra significativa si se tiene en cuenta el valor de la moneda para aquel periodo (Véase Gráfico 3). En resumen, la variación de los tickets era resultado, primero de las propuestas y proyectos empresariales de los transportistas y, segundo, de la necesidad del gobierno por mantener tranquilo al gremio en contextos de crisis financiera y desorden social.

Gráfico 3. Precios diferenciales entre las carreteras Noreste-Carare e inmediaciones, 1942-1943.



Fuente: Elaboración Propia con base en *Diario Oficial*, 1942, 1943.²⁵²

El camino del Progreso construido entre la capital y municipios de las Provincias Márquez y Lengupa (Boyacá, Ramiriquí, Miraflores) corresponde a la zona centro del departamento, la cual dependía de la dinámica económica y actividad comercial existente en el mercado central de Tunja. Allí llegaban productos agrícolas cultivados desde diferentes localidades, que encontraban en dicho centro de abasto un espacio de intercambio y venta directa para la comunidad campesina (Véase Cuadro 14). De igual forma, esta fue una zona de transición importante hacia el oriente, donde las vías y el servicio que allí se prestaba, facilitaron a ganaderos de Páez la compra-venta de sus cabezas y, además, conectó los lugares productores con los centros de consumo.²⁵³

²⁵²AGNC, *Diario Oficial*: Ministerio de Obras Públicas, Resolución N° 144 del 15 de diciembre de 1942, por la cual se hace la liquidación de los pasajes en las carreteras de que trata el Art.6 de la resolución N° 44 de 1942 (Noroeste y Carare), y Resolución N° 748 del 4 de agosto de 1943, por la cual se fijan las tarifas para carga y pasajeros en las carreteras Noroeste, Virolin y Carare.

²⁵³ Aunque para las autoridades civiles era complicado la culminación de proyectos viales a causa de las complicaciones fiscales y los problemas económicos que acarreó el país en la primera mitad del siglo XX, vecinos de los municipios emprendieron las obras con fondos propios o locales, pues para ellos era necesario la comunicación con otras jurisdicciones que les permitieran salir del embotellamiento social, cultural y financiero. ARB: *El Vigía*, "La carretera del Libertador", 13 de junio de 1930.



Cuadro 14.
Rutas principales zona de Tunja (Carretera Centenario y Progreso)

Empresas	Años	Rutas
Busexpreso	1941,1946-1949.	Tunja-Boyacá-Ramiriquí
La Garantía	1940-1947	
Cooperativa Colombiana de Transportes	1940-1941	
Busexpreso	1941,1946-1949.	Tunja-Miraflores
La Garantía	1940-1947	
Cooperativa Colombiana de Transportes	1940-1941	
Transportes Aliados	1946	
Cooperativa de Choferes de Boyacá	1946	
Busexpreso	1941,1946-1949.	Tunja-Villa de Leyva
La Garantía	1940-1947	
Cooperativa Colombiana de Transportes	1940-1941	
Busexpreso	1941,1946-1949.	Tunja-Chiquinquirá
La Garantía	1940-1947	
Cooperativa Colombiana de Transportes	1940-1941	
Cooperativa Unión Chiquinquireña de Transportes	1942	
Flota Boyacá-Chiquinquirá	1947	
Busexpreso	1941,1946-1949.	Tunja-Ráquira
La Garantía	1940-1947	
Transportes Boyacá S.A	1946	
Ruiz y Vanegas	1941	Tunja-Toca-Siachoque
Empresa Ferreira	1941	Tunja-Tuta

Fuente: Elaboración propia con base en *Diario Oficial* (1940-1949).

Por otra parte, la carretera Centenario que conduce de Tunja hacia Chiquinquirá, y rodeaba las jurisdicciones de Villa de Leyva y Ráquira, fue altamente concurrida a causa de las romerías realizadas en homenaje a la Virgen del mismo nombre (patrona y protectora del país), que concebía milagros y escuchaba plegarias de las familias y la sociedad colombiana caracterizada por su apego y alta creencia en los dogmas católicos. De igual forma, los viajes hacia



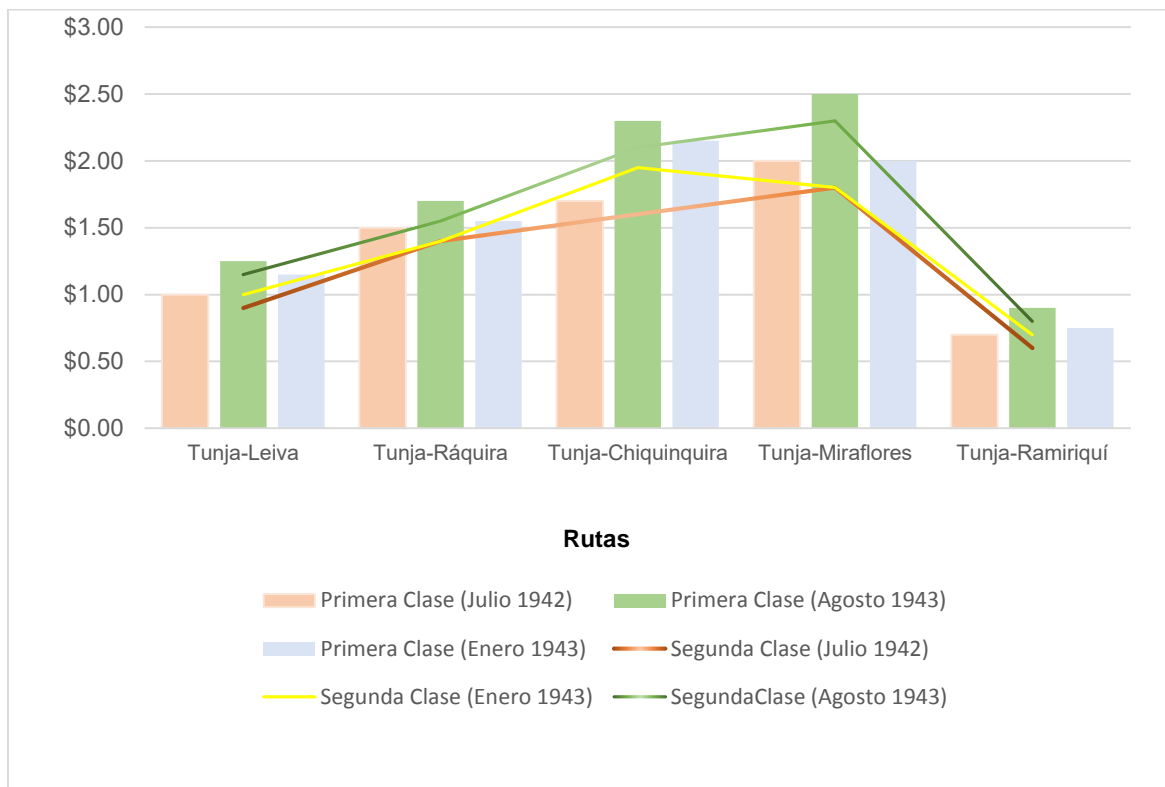
esta zona estaban motivados por la economía artesanal, donde prevalecía la elaboración de objetos domésticos e imágenes que representaban a figuras sagradas o paisajes propios de la región, estos se hacían con arcilla bajo técnicas prehispánicas heredadas del mundo indígena muisca. Asimismo, las visitas al declarado monumento nacional y patrimonio arqueológico departamental, durante el gobierno del general Rojas Pinilla (Villa de Leyva), aumentaron, en paralelo a la apertura de parques y lugares de descanso.²⁵⁴

En las resoluciones que establecieron, por primera vez, los costos aproximados del transporte de pasajeros (1942-1943) parecían no tenerse en cuenta algunas variables como el estado de las vías nacionales, el kilometraje y el marco de ganancias para las empresas. Cada seis meses se presentaron proyectos que exigían, por un lado, la modificación de algunas tarifas incompatibles con la totalidad de gastos e inversión de los transportistas y, por otro, la claridad en los precios de ciertas rutas donde se encontraba falta de convergencia y común acuerdo en las diferentes ordenanzas gubernamentales; es decir, para el mismo periodo y línea se emitían decretos con valores distintos. Lo anterior impedía tanto a las compañías como a los usuarios disponer de una tarifa generalizada.

En 1942, debido a la intervención estatal en el sector, se acordó la reglamentación de las empresas y las tarifas para la zona de Tunja, sin embargo, en enero de 1943, se expidió la resolución que unificó los precios del transporte de carga y pasajeros para todo el departamento, de modo tal, que se evitará las confusiones ya señaladas. Nuevamente, en agosto del mismo año, se cambiaron los costos considerando que estos debían estipularse, a través, de estudios técnicos realizados por especialistas de la dirección. En este lapso, se observó que los valores del servicio para la Carretera “Centenario” aumentaron de 10 a 15 centavos promedio, mientras que en la vía del “Progreso”, algunas rutas mantuvieron la tarifa y otras incrementaron 50 centavos. Aunque, en el camino Tunja Miraflores, en poco tiempo, se acrecentó de 30 a 50 pesos el importe del tiquete (Véase gráfico 4)

²⁵⁴ OCAMPO LÓPEZ, Javier, Biografías Gran Enciclopedia de Colombia del Círculo de Lectores, <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/rojagust2.htm>, [Consultado el 15 de enero de 2015]

Gráfico 4. Tarifas Comparadas Zona Tunja, 1942-1943



Fuente: Elaboración Propia con base en *Diario Oficial*, 1942, 1943.²⁵⁵

En cuanto al occidente, el camino que unió a Tunja con Chiquinquirá facilitó la movilidad de personas y mercancías de una zona aislada y olvidada por la realidad nacional y regional. Chiquinquirá ha sido objeto de una tradición histórica religiosa que supeditó, de cierto modo, su desarrollo local y los procesos socio-económicos inherentes a la vida cotidiana de su población. Las múltiples visitas que hacían arzobispos, presidentes y obispos de distintas diócesis del país al templo de “Nuestra Señora del Rosario de Chiquinquirá”, considerado uno de los más majestuosos,²⁵⁶ donde se acogía numerosas peregrinaciones y feligreses que iban al santuario y observaban el cuadro milagroso y glorioso de la virgen, aumentó considerablemente la demanda de usuarios y el volumen de empresas de transporte que cubrían dicha ruta. Incluso, motivó, durante el siglo XX, la construcción de medios de comunicación (estaciones de ferrocarriles y carreteras) utilizados para atraer y recibir personas del interior y fuera de Boyacá

²⁵⁵ AGNC, *Diario Oficial*: Resolución Número 46 del 18 de julio, por la cual se reglamenta el uso de las carreteras de la Zona de Tunja, Resolución Número 17 del 21 de enero de 1943, por la cual se fijan y se modifican las tarifas para el transporte de carga y pasajeros en el Departamento de Boyacá y, Resolución Número 780 del 16 de agosto de 1943 por la cual se fijan las tarifas para el transporte de carga y pasajeros en las vías del Departamento de Boyacá.

²⁵⁶ CASTAÑEDA RUEDA, *Nuestra señora del rosario*, pp. 109-118.



que participaban de la fiesta en honor a la primera patrona mariana de Suramérica.

Inicialmente, *Cooperativa Colombiana de Transportes* era la única compañía que cubría las líneas y ramales de occidente (véase cuadro 15), después, otras sociedades solicitaron licencias de operación para servir dichos espacios, esto conforme incrementó la acogida de la feria anual realizada en este municipio. Actividad que reunía a políticos (gobernador, secretarios y alcaldes), personajes destacados y negociantes, tanto nacionales como de Venezuela y países vecinos.²⁵⁷ Era un evento magno, donde asistían miles de personas, por lo cual, el gobierno autorizaba a las empresas aumentar el número de buses o automóviles que enviaban a la carretera el Centenario y, además, flexibilizaba los horarios de salida de los mismos.

Igualmente, la actividad económica en Muzo, sustentada en la extracción de esmeraldas, no solo motivó la edificación de la vía que provenía de Chiquinquirá y culminaría en el Río minero, sino que despertaría y ratificaría las ideas de progreso y expansión de productos allí cultivados. En tanto, las condiciones climáticas de este lugar facilitaron la producción de cacao, arroz, plátano, yuca, algodón, entre otros alimentos que no se obtenían en lugares del centro y oriente boyacense, los cuales fueron comercializados hacia el interior y algunas jurisdicciones de los departamentos próximos. A la par, la Secretaría de Hacienda y el Ministerio de Agricultura plantearon proyectos, en torno a la explotación del tabaco y el café que, en aquel tiempo, eran pioneros del mercado nacional.²⁵⁸ Si bien el objetivo primordial de configurar una red vial fue facilitar la movilidad de carga, la actividad minera, incluso desde el siglo XIX, se convirtió en pilar o centro de integración social de trabajadores, empresarios y propietarios de las minas.²⁵⁹ Las rutas o caminos constituidos sirvieron para el sostenimiento y regularidad de relaciones comerciales nacionales y extranjeras, pues fueron imprescindibles para dar prestigio a la zona esmeraldera y facilitar la adjudicación de contratos o concesiones a inversionistas foráneos.

²⁵⁷ ADET, *El tiempo*, "Sale el gobernador a inaugurar la feria", 23 de diciembre de 1939, p. 2

²⁵⁸ ADET, *El Tiempo*, "Por el occidente de Boyacá. Carretera a Muzo", 24 de septiembre de 1934, p.7

²⁵⁹ AMAYA GUIO, "Producción de esmeraldas en Muzo Boyacá", pp. 1-4, 7.



Cuadro 15.
Líneas que abarcaron el Occidente Boyacense

Empresas	Años	Rutas
Cooperativa Colombiana de Transportes	1940, 1941.	Chiquinquirá- Leyva
Transportes La Garantía	1942	
Cooperativa Unión Chiquinquireña de Transportes	1942	
Líneas El Carare y Occidente.	1946	
Transportes Chiquinquirá Ltda.	1947	
Cooperativa Colombiana de Transportes	1941	Chiquinquirá- Muzo
Flota Boyacá – Chiquinquirá Ltda.	1947	Chiquinquirá- Arcabuco
Líneas del Carare y Occidente	1946	
Transportes Chiquinquirá Ltda.	1947	
Flota Boyacá – Chiquinquirá Ltda.	1947	Chiquinquirá- Río Minero- Maripí-Bogotá

Fuente: Elaboración propia con base en *Diario Oficial* (1940-1947).

Finalmente, las provincias Tundama y Sugamuxi se consideraron espacios esenciales para el transporte de carga y pasajeros de la región, pues, allí se concentró el desarrollo industrial, la actividad comercial y los centros de mercado más relevantes. Alrededor de Duitama y Sogamoso se configuraron, por lo menos, 10 líneas principales que permitieron la movilidad de habitantes de jurisdicciones colindantes, en las cuales marcharon aproximadamente nueve compañías que, en su mayoría, controlaron la vía comprendida entre los dos municipios mencionados y se dividieron, conforme su radio de operación, las otras rutas (Véase Cuadro 16).

En relación al servicio suministrado por la zona de circunvalación y el trayecto de Sogamoso a Firavitoba, cabe mencionar el atractivo cultural generado por alguno de los pueblos, debido a su arquitectura colonial y los espacios de reserva natural, así como, Ila laguna de Tota de gran significado histórico para la región, en razón, al origen y presencia indígena desde el pasado prehispánico. Además de ser un parque natural rodeado de vegetación



endógena, paisajes andinos e imaginarios culturales (leyendas, mitos y narrativas),²⁶⁰ que motivaron las visitas de turistas y viajeros que pretendían descansar y conocer las islas situadas dentro de este. Igualmente, el desarrollo de actividades como la pesca y minería (explotación de carbón), primordialmente, la caza de truchas provocó la migración de campesinos hacia las orillas de la zona lacustre, durante los fines de semana, en busca de otros medios de sustento.²⁶¹

Del mismo modo, el camino Cusiana que conducía a Pajarito y los Llanos Orientales fue, desde mediados de siglo XX, una ruta fundamental para el intercambio de mercados entre Boyacá y Casanare, al igual que el incremento de la producción y comercialización ganadera. En dicho municipio se llevaron a cabo ferias de exposición, en las cuales Boyacá participó, a través, de fondos y ayudas que concedía la gobernación y algunas agremiaciones de ganaderos. Estos fueron eventos que motivaron procesos de despegue económico, tras el destrozo y múltiples pérdidas que ocasionaron los fenómenos de violencia. Asistían miembros del gabinete político, empresarios, ganaderos y algunas personas del común que acudían por la difusión y magnitud del mismo, en cuanto al tipo de ganado, su costo y el ejercicio recreativo (jaripeos, toritos).²⁶² Las situaciones de violencia, también, conllevaron a migración forzada de campesinos liberales, quienes eran perseguidos por los proyectos represores del conservadurismo; miles de habitantes de Boyacá decidieron partir hacia los Llanos Orientales afiliándose a las guerrillas y el movimiento bandolero. La crisis bipartidista generó, entre 1948 (asesinato de líder liberal Jorge Eliecer Gaitán) y 1953, un sin número de asesinatos, saqueos y robos aunados al desplazamiento de la población.²⁶³

Cuadro 16.

Rutas integradas por las Provincias de Tundama y Sugamuxi.

Empresas	Años	Líneas
La Garantía Ltda.	1941	Tunja –Duitama-Sogamoso

²⁶⁰ ADET, *El Tiempo*, “Nuestras leyendas antes de la Historia. La princesa Anchue”, 15 de noviembre de 1958, pp. 26-27

²⁶¹ ADET, *El Tiempo*, “La laguna de Tota. Un prodigio de Dios”, 12 de mayo de 1959, pp. 4,7.

²⁶² ADET, *El Tiempo*, “En Pajarito habrá Feria y exposición ganadera este mes”, 24 de septiembre de 1960, p. 15

²⁶³ ACUÑA RODRIGUEZ, “De electores a “bandidos””, pp. 3-7.



Transportes El lago	1946	Sogamoso- Pajarito-Cusiana (intermedias)
Transportes Bolívar S.A	1949	
Expreso Casanare	1942	Duitama-Sogamoso (Ramales, Paz de Río, Belén, Santa Rosa, Mongui, Corrales)
Transportes El lago	1942	
Transportes Santander Ltda.	1949	
Flota Sugamuxi	1952	
Flota Sol Ltda.	1953	
Flotax Duitama	1961	
La Libertad Ltda.	1947	Paipa-Sogamoso-Laguna de Tota
Expreso Casanare	1947	Sogamoso –Firavitoba

Fuente: Elaboración propia con base en *Diario oficial* y Fuente Notarial (1941-1961).

Asimismo, el transporte entre Sogamoso, Mongui y Corrales se sostuvo en el interés de las personas en conocer el templo y convento que recreaban la arquitectura y arte colonial, a la par de las obras y cuadros del pintor Ceballos, quien donó parte de sus trabajos a dicho municipio. Allí se aprecia una construcción y distribución arquitectónica disímil de otros lugares del país, pues, la plaza está sumida por el paisaje y las montañas, la iglesia, cuya monumentalidad se imponía ante pequeñas casas, y los puentes, que conducían a ranchos y veredas cubiertas de cascadas y bosques de alto paramo.²⁶⁴ El turismo y la peregrinación en Boyacá fueron los motivos principales de movilidad poblacional, en especial, hacia jurisdicciones donde se apreciaban tesoros artísticos de herencia indígena y mestiza como esculturas, ornamentos religiosos, parques centrales, y diversos tipos de artesanías que se aglutinaban en fábricas de lana, madera, caña, o se vendían en mercados locales.

Finalmente, las rutas entre Duitama, Sogamoso y Paz del Río se dedicaron al transporte de empleados, profesionistas y estudiantes del departamento, quienes estuvieron vinculados al corredor industrial de Boyacá y a las empresas que allí se ubicaron. La ciudad de Duitama, conocida por el seudónimo “perla boyacense”, se proyectó, desde la primera mitad del siglo XX, como centro industrial y comercial de la región, en principio, se situaron algunas fábricas manufactureras de carácter artesanal, luego, se acogieron compañías nacionales como Bavaria, SOFASA, algunas de las principales carroceras, y más de 100 talleres metal-mecánico, transformándose así en una ciudadela que

²⁶⁴ ADET, *El Tiempo*, “Mongui, Vásquez, Ceballos y otras cosas”, Lectura Dominical, 11 de marzo de 1962, p. 15.



contaría paulatinamente con diferentes servicios: bancos, comunicaciones, bibliotecas, comercializadoras y hospitales.²⁶⁵

Igualmente, Sogamoso fue foco de complejos industriales. Cementos Boyacá, constituida en 1955, cuya planta se localizó a las afueras de esta ciudad, (Nobsa) se convirtió en una de las compañías de mayor producción nacional, para 1965, tras una fase de crisis financiera, la empresa producía diariamente 450 toneladas comercializadas en el mercado del país,²⁶⁶ compitiendo con industrias de trayectoria como Fabrica Samper y Cementos Argos. Durante estos años, su directiva y comisiones de defensa económica del departamento dispusieron como medida para la recuperación del pasivo existente, la venta de acciones a particulares o municipios interesados en la industrialización regional. El discurso propendía y proyectaba la necesidad de incrementar las garantías económicas de Boyacá y los dividendos sociales en favor de la población local. Con esto, se motivó, tanto a las personerías como a las juntas de mejoras, no sólo la transferencia de capital, sino el desplazamiento de personas en busca de oferta laboral y puestos técnicos que ofrecía la cementera.²⁶⁷

De otro lado, la planta de Acerías Paz del Río y otras siderurgias provocaron múltiples movilizaciones cotidianas de los habitantes de la región. Inclusive, antes de la instalación de la compañía en Boyacá, se realizó la “gran semana pro-siderúrgica”, en la cual, entidades oficiales y personas del común de todos los municipios (124) del departamento manifestaron, a través de ferias, marchas y cruzadas, su apoyo a la fundación de la misma, en razón, al progreso y ensanche de la economía que esta generaría.²⁶⁸

La empresa era símbolo de independencia económica y transformación social, en la medida que su objetivo fue la explotación del hierro, sin intervención extranjera, y el fomento de empleo a los habitantes de los municipios, donde se encontraron las vetas y ubicaron las instalaciones de la misma; se consideró, asimismo, el paso final de la etapa rural a la industrial. Sin embargo, en torno al proyecto, se tenían diferentes posturas; una de las más acertadas fue la brindada

²⁶⁵ ADET, *El Tiempo*, “Reseña histórica, Vertiginoso auge industrial”, 2 de enero de 1978, pp. 6.

²⁶⁶ Para profundizar en este tema se recomienda: GONZÁLEZ CASAS, “Informe de Directivo y Gerencia de Cementos Boyacá”, pp. 12-13.

²⁶⁷ ADET, *El Tiempo*, “Correo de EL TIEMPO. Acciones de Cementos Boyacá”, 19 de mayo de 1960, p.6

²⁶⁸ ADET, *El Tiempo*, “De Tunja. Semana Cívica Pro-Siderúrgica de Paz de Río tendrá lugar en fecha próxima”, 17 de agosto de 1947, p. 4.



por Lauchin Currie, que vinculaba la idea de bienestar social, es decir, consideraba que la siderurgia debía mejorar las condiciones y servicios de la población. En general, esta dio un giro a la mentalidad y actuar del boyacense, que modificó su cotidianidad tranquila por una vida agitada, la cual implicaba mayor movilidad y más fenómenos migratorios. El flujo urbano y tráfico intermunicipal incrementó, con ello, “el peligro amarillo”, connotación que dio la población a los buses y nuevos transportes de la ciudad.²⁶⁹

En efecto, a esta se vincularon cinco mil trabajadores de los cuales 3800 estaban en Belencito y, el resto, en Paz del Río, lugares donde se realizó la explotación de carbón y acero. Además de los obreros, inicialmente, la compañía contrató ocho ingenieros encargados de la asistencia técnica, 60 especialistas traídos del extranjero (alemanes, franceses y norteamericanos) y otros 13 ingenieros que provenían de las firmas asociadas. Igualmente, en la construcción y ubicación de los equipos-maquinaria participaron maestros y oficiales de Boyacá, Cundinamarca y Santander,²⁷⁰ quienes fueron los usuarios más frecuentes de las rutas Duitama-Sogamoso, Sogamoso-Belencito, Sogamoso-Paz del Río-Topaga, así como, algunas líneas hacia Cúcuta y Bucaramanga.

En resumen, las rutas de transporte regional de pasajeros se configuraron alrededor del crecimiento de las actividades económicas principales, es decir, la agricultura, el abastecimiento local de mercados, los sitios de descanso, la riqueza cultural e histórica y, posteriormente, la industria, fueron esenciales para la ampliación de espacios de servicio. Además, la posición geo-estratégica de Boyacá permitió el aumento de flujos poblacionales,²⁷¹ en tanto, su proximidad a Bogotá, desde la capital y los municipios de oriente como Valle de Tenza, Guateque y Garagoa, facilitó los viajes de comerciantes, políticos y personas del común hacia las altiplanicies y fértiles tierras boyacenses.

El intercambio socio-cultural y de costumbres que se desarrolló en municipios fronterizos (Moniquirá, Pajarito, Soata, Muzo) connotó, por un lado, el compartir experiencias, cambios de clima y diversidad de entornos y, por otro,

²⁶⁹ CHAPPARO MONTAÑA, *La ciudad sorprendida*, pp. 68-70, 470.

²⁷⁰ ACS, *Acción Cívica*, Paz del Río una realidad, núm. 219, 27 de junio de 1953, pp. 5-6.

²⁷¹ Para profundizar sobre esto, véase ADEL, *El Tiempo*, “Por caminos de Boyacá, bella región para industrias y turismo”, 26 de noviembre de 1960, p. 17.



agudizó el comercio o ensanchó los espacios de mercado, en donde se permutaban productos de tierras altas y bajas, mercancías a menores costos y artículos artesanales elaborados con los recursos minerales del departamento. Esto último, fue un factor importante no sólo para el desarrollo de industrias, sino para la conformación de centros demográficos relevantes, en los cuales, se concentró la actividad transportadora.

Más allá de la importancia que tuvo el corredor industrial, en cuanto al volumen de usuarios, no se puede soslayar que gran parte de las rutas situadas en ramales (municipios pequeños y de menor número de habitantes) se dedicaron al traslado de la población rural hacia los centros urbanos, en particular, los días de mercado donde las chivas iban hacia las veredas a determinadas horas y recogían alrededor de las plazas o lugares de abasto a los campesinos, permitiéndoles la carga de mercancías o productos. De esta forma, el transporte mixto fue, durante la década de los cuarenta y cincuenta, la modalidad primordial para las rutas al interior del departamento. En cambio, los beneficiados con líneas de larga distancia, en particular, las provenientes del norte (El Cocuy, Chita, Boavita) hacia Tunja y la capital del país, tenían como propósito el abastecimiento de mercancías o bienes materiales como ropa, artículos de hogar, decoración, chucherías, entre otros, que compraban a menor valor en los almacenes y distribuidores grandes, para luego revenderlos en las tiendas o supermercados de pueblo.

Aunado a las particularidades de cada zona de servicio, en cuanto a utilidad e importancia, se observa en los cuadros que había control por parte de cuatro o cinco compañías de las líneas situadas en los espacios señalados, a las cuales se otorgaba prácticamente la libertad de tránsito y operatividad. Por ejemplo, en el área comprendida por Tunja y Ramales funcionaron tres empresas (La Garantía, Busexpreso, y Cooperativa Colombiana de transportes) alrededor de sus 7 rutas; situación que sugiere un orden y distribución interno del servicio de transporte. Sin embargo, como se planteará más adelante, este fue uno de los principales problemas del sector, en tanto, aquejaba un supuesto monopolio y, además, limitaba el crecimiento de pequeñas empresas que surgían y competían con quebrantos ante aquellas ya consolidadas.



Capítulo IV. LAS EMPRESAS DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS DEVENIR, CAMBIOS Y CONTINUIDADES, 1930-1965.

El presente capítulo pretende analizar la conformación histórica y la estructura organizativa de las empresas de transporte de pasajeros en Boyacá en el periodo 1930 – 1965, así como caracterizar al empresario o transportador boyacense, quien se vinculó a las necesidades y condiciones socio-económicas de la región en favor del surgimiento de distintas sociedades y/o compañías facilitadoras del servicio.

Dentro de la creación, evolución y ampliación de las empresas se puntualizará de manera general, en sus formas de asociación, la estructura administrativa, el radio de operatividad y la capacidad de inversión. Cada uno de estos aspectos será visto a partir del tipo de sociedad, es decir, el carácter limitado, colectivo, cooperativo y anónimo de las compañías transportadoras definió las diferencias de capital, la variedad de unidades o vehículos, las relaciones con el Estado, el número de socios e incluso el grado de importancia de las mismas.²⁷² Asimismo, se mencionarán las continuidades y transformaciones que existieron en el transporte boyacense en cuanto a ciertos años, en los cuales se maximizó la creación de compañías de pasajeros, ya sea a causa de medidas gubernamentales o debido a las dinámicas económicas del país y departamento.

El capítulo se estructuró en cuatro apartados. El primero, se concentrará en las generalidades encontradas dentro de la organización y conformación de las empresas, es decir, la duración o proyección, la estructura administrativa, las condicionantes de disolución y los beneficios que encontraron una u otra en el tipo de sociedad (anónima, cooperativa, limitada, colectiva). Además de su ubicación en razón del corredor industrial boyacense situado en tres ciudades principales Duitama, Sogamoso y Tunja.

La diversidad productiva del departamento ha sido un factor que posibilitó a la población local o externa aprovechar la existencia de una gran variedad de recursos naturales, tierras, y riqueza mineral; en pro de actividades como la

²⁷² Se hace referencia estas formas de organización pues en base a las fuentes se encontró que las empresas de transporte de pasajeros en Boyacá se constituyeron bajo estas condiciones, lo anterior sujeto al código de comercio y la legislación correspondiente que fue instituyéndose e incorporándose para la aceptación jurídica y comercial de las compañías en Colombia.



agricultura, el turismo y la industria, que luego se articularon a través y con el transporte, permitiéndole un crecimiento a nivel de rutas y formación de empresas. Por consiguiente, las necesidades o demandas generadas por la producción regional fue uno de los elementos que conllevó la llegada de buses, chivas o camionetas hacia zonas que tal vez hasta ahora estaban apartadas del mercado local y de la división territorial.²⁷³ Aunado a ello, se caracterizará y expondrá los cambios en el parque automotor boyacense, los diferentes usos que se dio a cada tipo de unidad transportadora, y las marcas predominantes en el mercado nacional y regional.

Por otro lado, se busca explicar el proceso de creación de las empresas, las relaciones existentes entre una y otra, así como la red empresarial y comercial que se observó entre los talleres o almacenes automotrices, y el servicio de transporte, a partir de la expansión y crecimiento de este sector en el departamento, lo anterior estuvo determinado por la conformación de un grupo empresarial de transportistas que no sólo interfirieron en su actividad sino en otros sectores dependientes de la misma. De igual modo, se analizará la competencia entre las sociedades, su capacidad económica respecto a los fondos de reserva y el capital inicial y posterior, las diferencias de modalidad en cuanto a la movilidad de pasajeros interregional e intermunicipal.

Para esto, se tendrá como hilo conductor el panorama histórico de algunas compañías, las ventajas regionales de su funcionamiento y los factores que han permitido su vigencia no sólo durante el periodo estudiado, sino hasta la actualidad. En tanto, el servicio de transporte en Boyacá ha funcionado desde los años cuarenta bajo la presencia de cinco compañías principales,²⁷⁴ lo cual no invalidó la existencia y disolución de otras con menor envergadura.

²⁷³ En adelante para una mayor comprensión de las diferencias entre las unidades y tipos de vehículos que se utilizaron en la actividad transportadora hay dos elementos a tener en cuenta, por un lado la capacidad y por otro, la función que desempeñaron. Los automóviles eran para ocho pasajeros y se usaron para un público preferencial (profesionistas y secretarías); los buses o camiones (denominación mexicana) servían entre 30 a 40 usuarios, eran de carrocería metálica y su fin fue la movilidad a largas y medianas distancias; las chivas o guajaloteras (nombre mexicano) tenían capacidad para 15 a 18 personas, generalmente se fabricaban en madera, abiertas y con espacio para mercancías, ya sea cultivos o productos manufacturados. Se emplearon para el transporte entre el medio rural y urbano, además de servir rutas intermunicipales próximas.

²⁷⁴ Transportes Bolívar Ltda., Rápido Duitama Ltda., Flota Norte Ltda., Flotax Duitama y Rápido Chicamocha.



Por último, se definirán los actores que acorde al contexto departamental buscaron las oportunidades para la configuración de las empresas y la envergadura de la actividad transportadora en favor de tres elementos que en su momento fueron prioritarios: la articulación socio-cultural de la población, el crecimiento de los centros de mercado y la movilidad demográfica entre el espacio rural y urbano. Conocer quiénes fueron los empresarios y los socio-fundadores hace imprescindible aproximarse a las actividades que realizaban antes de ingresar al gremio del transporte y las motivaciones existentes para vincularse al mismo.²⁷⁵

4.1 Nexos y proximidades en la organización empresarial del Transporte de Pasajeros

Como se mencionó en el primer capítulo, Boyacá se ha caracterizado por ser un departamento predominantemente agrícola, cuya economía depende de la variedad de recursos naturales y minerales existentes, debido a la presencia de diferentes pisos bioclimáticos que han permitido la explotación de recursos naturales y minerales. Los señalamientos de Fals Borda respecto a la producción de su espacio, el arraigo de su población, y su tardía vinculación a procesos de modernización y apertura a las tecnologías que para principios del siglo XX, ya se incorporaban en otras regiones, es una visión aproximada a la realidad histórica de aquel entonces.²⁷⁶

Por ende, la distribución de los distintos recursos a lo largo del territorio han determinado la especialización del trabajo en las provincias que lo conforman, es decir, mientras unas están dedicadas a la ganadería otras explotan hierro, carbón y en general los diversos yacimientos que la población encuentra próximos a su vivienda. Su ubicación en la cordillera oriental es causante de la dinámica interna y la emersión de distintos sectores como la industria, el turismo y la producción artesanal que se han transformado en

²⁷⁵ Las preguntas que pudieron surgir alrededor de quiénes eran los empresarios se corroboraron por medio de las distintas experiencias de algunos, quienes interesados en contar su historia manifestaron las distintas preocupaciones que tenían al incorporarse al sector, las problemáticas entre ellos con otras compañías y las responsabilidades asumidas como socios-fundadores e incluso empleados de sus propias empresas. La fuente oral permitió elaborar un perfil de este actor económico desde distintos aspectos: la función que desempeñaban, la generación a la cual pertenecieron y su actividad laboral antes de llegar a la industria del transporte.

²⁷⁶ FALS BORDA, *El hombre y la tierra en Boyacá*, p. 242.



nuevas formas de vida y sustento. Por ejemplo, la fabricación de cerámicas, el manejo del fique²⁷⁷ y los tejidos de lana, además de ser parte de la herencia prehispánica, son símbolos de representación nacional y local de algunos municipios.

A su vez el departamento se sitúa en una posición geo-estratégica próxima a ciudades y regiones de importancia económica y política, pues circunda con la capital del país Bogotá, centro administrativo, comercial y empresarial de Colombia; Norte de Santander (Cúcuta) espacio de transición hacia la frontera con Venezuela en donde se intercambiaban mercancías y productos de dicho país, los cuales se introducían a las tiendas y mercados nacionales; Santander lugar importante para la movilidad de personas y carga hacia la Costa Caribe, considerado desde años atrás sitio de descanso de algunas familias boyacenses debido a su cercanía y clima templado. La importancia de Boyacá no es sólo geográfica y territorial sino económica, ya que fue una zona de producción agrícola relevante para el país, y a su vez un espacio donde se fomentó el crecimiento de sectores industriales como el siderúrgico, cementero, textil y de servicios.²⁷⁸

Paralelo al entorno rural boyacense, se constituyeron a principios del siglo XX una serie de proyectos económicos que se pueden considerar los primeros intentos empresariales, los cuales se centraron en la dotación de servicios públicos como teléfono, transportes, educación y sistema de finanzas que fueron objetos de inversión privada, cuyo objetivo era comunicar e integrar el mercado regional; a su vez buscaba la modernización de las ciudades y la formación de espacios de sociabilidad que reforzaran el papel de las élites locales.²⁷⁹ Sin embargo, se ha notado que muchos de estos procesos de industrialización, en torno a pequeñas fábricas manufactureras y de producción de bienes intermedios o de consumo directo que se constituyeron desde finales del siglo XIX, cuyo impacto es considerable tanto para la región como para el país, no han sido objeto de la investigación histórica, social y económica.

Asimismo la actividad comercial y la creación de empresas importadoras-exportadoras encargadas de la distribución y consumo de mercancías fueron

²⁷⁷ Fibra utilizada para la fabricación de objetos artesanales.

²⁷⁸ POVEDA RAMOS, *Política económica, Desarrollo Industrial y tecnología*,

²⁷⁹ ACUÑA RODRIGUEZ, "Aproximaciones a la historia empresarial de Boyacá", pp. 4-5.



importantes, en la medida que fortalecían las relaciones con el espacio nacional y retenían mano de obra. Sin embargo, la realidad de estas compañías estuvo ligada a inversiones reducidas y a la poca expansión fuera del mercado local, a diferencia de industrias y empresas de otros departamentos proyectadas para el crecimiento nacional.²⁸⁰ En realidad, los procesos de industrialización en Boyacá continuaron y se incentivaron con las políticas liberales de la década de los treinta.²⁸¹

No obstante, la primera industria moderna del departamento fue Acerías Paz del Río, constituida en los años cincuenta luego del hallazgo de vetas de carbón, hierro y caliza alrededor de la provincia de Sugamuxi. Estas también fueron utilizadas para la apertura de la electrificadora de Boyacá en 1964, la cual abasteció las demandas de energía en los centros urbanos y aseguró a las fábricas un trabajo continuo. Además del campo siderúrgico y servicios, se establecieron industrias de licores, bebidas, procesadoras de alimentos y ladrilleras en Duitama y Sogamoso, ciudades que se convirtieron en centros empresariales. Carolina Barreto explica que su trascendencia se remite a las condiciones demográficas, infraestructura, obras públicas y el dinamismo económico que tenían en otros sectores. En este sentido, dichas localidades tenían el mayor número de habitantes, contaban con experiencia en la fabricación de cervezas, la producción harinera, el comercio ganadero y estaban conectadas por vías terrestres con Bogotá, Cúcuta y Bucaramanga.²⁸²

En el transporte de pasajeros la configuración tanto de las empresas como de la red empresarial respondió al contexto económico y el establecimiento de los parques industriales y mercados regionales en los tres centros poblacionales más relevantes: Tunja, Duitama y Sogamoso. Allí se concentraron gran parte de las compañías fundadas desde 1930 hasta 1965 en Boyacá, las que ubicaron sus oficinas administrativas en estas ciudades con el fin de controlar desde una posición céntrica las rutas intermunicipales e interregionales, teniendo en cuenta así el trazado y la construcción de las carreteras principales que, en su gran

²⁸⁰ ACUÑA RODRIGUEZ, “Aproximaciones a la historia empresarial de Boyacá”, pp. 6-7

²⁸¹ Revisar capítulo 1, subapartado 1.2.1

²⁸² BARRETO, *Conformación del empresariado siderúrgico en Boyacá*, pp.103-118.



mayoría, conectaban a dichos lugares con municipios del norte, occidente y sur-oriente boyacense.²⁸³

La actividad transportadora de carga y pasajeros, a través de camiones, buses y automóviles dada la insuficiencia de medios de comunicación y el precario sistema férreo centrado en la línea directa Bogotá-Sogamoso, se convirtió en un sector atractivo tanto para comerciantes, agricultores y algunos hombres de negocios que por un lado, aprovechaban el crecimiento de la precaria infraestructura vial y por otro, suplían la demanda existente para un gremio de tardío desarrollo.

En Boyacá, la primera compañía *Autobuses Saurer*,²⁸⁴ se constituyó en 1930 y tenía como objeto la movilidad de pasajeros y encomiendas alrededor de la carretera central del Norte. Los cinco socios que la conformaron aportaron en moneda colombiana la suma de mil pesos más unidades tipo autobús marca Sauber 3BH. Con estas prestarían el servicio y, a su vez, cancelarían la deuda obtenida con la casa comercial, en donde se había financiado las máquinas. El ideal de la sociedad era tener vehículos de su propiedad para así reducir costos, y garantizar el mantenimiento a nivel de llantas y repuestos como una responsabilidad solidaria de los fundadores, tendencia que asumieron más adelante otras empresas como parte de su organización y funcionamiento.²⁸⁵

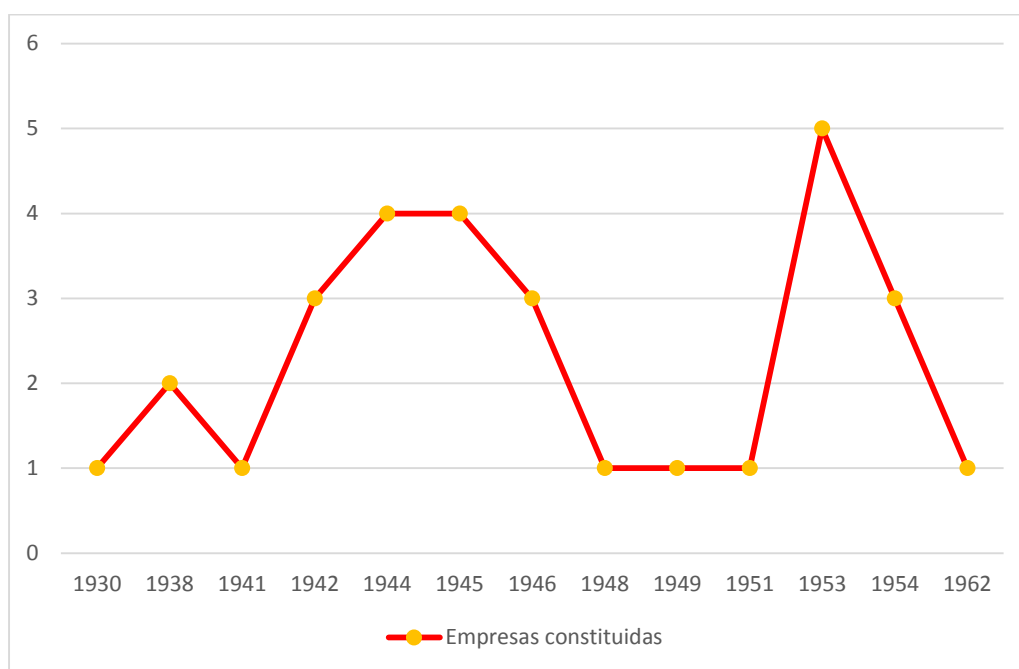
A partir de *Autobuses Saurer* el establecimiento de empresas de transporte de pasajeros empezó a crecer constantemente. Tan solo en treinta cinco años se formaron treinta compañías, lo cual demuestra en primer lugar, lo lucrativo que pudo ser este negocio; en segundo lugar, las posibilidades generadas para aquellos hombres y mujeres con fortunas limitadas; y por último, las facilidades de constitución y operatividad. Empero el interés progresivo por la actividad, se volvió un problema cuando la competencia excesiva sobrepasó las exigencias del mercado. En tanto, muchas de las sociedades cubrían las mismas zonas, es decir compartían rutas. De igual manera, el crecimiento poblacional y el número de habitantes no eran suficientes para suplir la oferta de unidades y líneas (véase gráfico 5).

²⁸³ Véase capítulo 2, apartado dos.

²⁸⁴ En adelante el nombre de las empresas de transporte se denotará en cursivas, mientras que las compañías automotrices se resaltarán entre comillas.

²⁸⁵ ARB, Fondo Notaría Segunda del Circuito Centro: Escritura N°729 del seis de noviembre de 1930, por la cual se constituye Sociedad Cooperativa de Autobuses Saurer.

Gráfico 5. Natalidad de las empresas de transporte de pasajeros en Boyacá, 1930-1965



Fuente: Elaboración propia con base en fuente notarial (1930-1965) y *Diario Oficial* (1942-1960).²⁸⁶

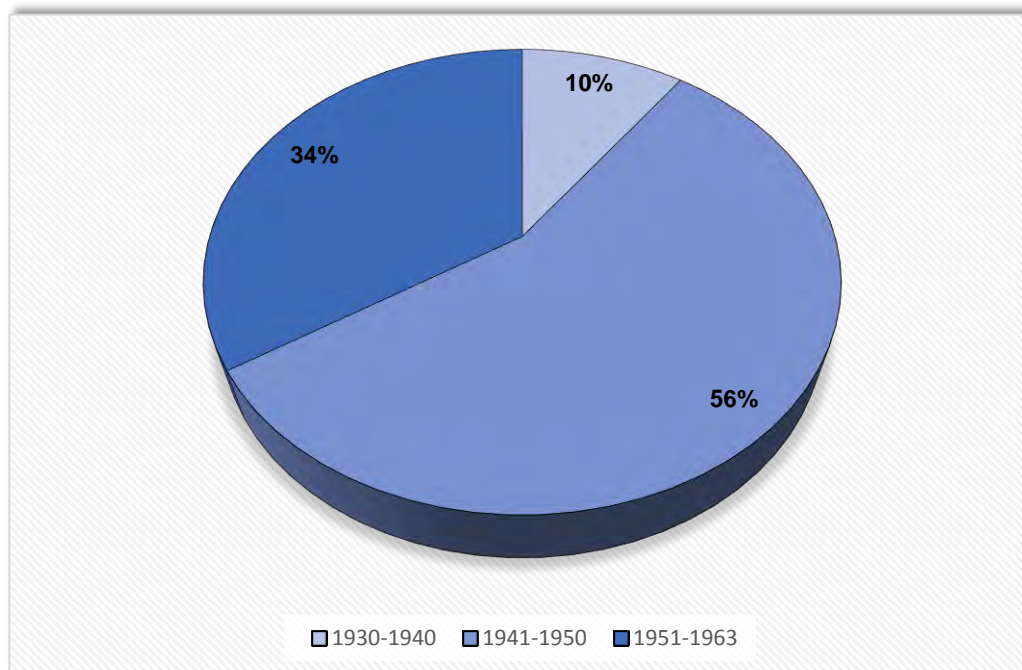
En promedio se estimaría una o dos compañías establecidas por año, sin embargo la realidad empresarial del transporte fue distinta habían periodos donde no se constituía ninguna sociedad, mientras que en ciertas anualidades se observó una creación exponencial de las mismas, particularmente en 1946 y 1953 se consolidaron cuatro y seis empresas respectivamente. Esto respondió a la instauración de política e instituciones que regularon y ejercieron mayor control sobre el sector, así como la apertura de más rutas y zonas de servicio que se dio en la década de los cuarenta y principios de los cincuenta. Igualmente otro factor incidente fue la conformación de la industria pesada paralelo al crecimiento del corredor industrial boyacense (véase gráfico 5).

Al fraccionar el periodo estudiado en tres décadas: la primera comprendida entre 1930 a 1940, la segunda que abarca desde 1941 hasta 1950 y la última correspondiente al periodo de 1950 a 1963. Se evidencia variaciones

²⁸⁶ La fuente notarial de esta investigación corresponde a las escrituras de constitución, prorrogas y actas de protocolización consultadas para el periodo de estudio (1930-1965) en los archivos y notarías privadas circunscritas al área político-administrativa de Boyacá, las cuales se encuentran en el Archivo Regional de Boyacá, el Archivo Central de Sogamoso, las Notarías del Circuito de Santa Rosa y las notarías de la ciudad de Duitama, acervos que contienen lo referente al centro-norte del departamento y las provincias Tundama y Sugamuxi.

sustanciales en cuanto a la demografía empresarial del transporte,²⁸⁷ con una creación porcentual de sociedades del 10, 56 y 34 por ciento respectivamente del total de compañías con escritura notarial (30). Lo anterior infiere que la mitad de estas se registraron en la década de los años cuarenta motivadas por la exigencia pública institucional de amparo y legalidad otorgada a través de las licencias de funcionamiento (véase gráfico 6).

Gráfico 6. Fertilidad empresarial del transporte por décadas



Fuente: Elaboración propia con base en fuentes notariales y *Diario Oficial* (1942-1960).

En el siguiente cuadro se observa el total de habitantes de las ciudades o municipios en donde se concentraron el mayor número de rutas de servicio. Éste evidencia que la conformación demográfica del departamento fue predominantemente rural incluso hasta la segunda mitad del siglo XX, sin embargo en el censo de 1964 se refiere un creciente proceso de migración campo-ciudad en los principales centros económicos boyacenses: Tunja, Duitama, Sogamoso, El Cocuy, Monquirá y Paz de Río. Aunque Boyacá fue una de las zonas más pobladas a nivel nacional, su concentración en el campo

²⁸⁷ El termino de fertilidad y natalidad empresarial se utilizaron en base a los planteamientos de Mario Cerutti”, quien aplica el enfoque demográfico para explicar y dar cuenta de la constitución anual o en determinado periodo de las compañías vinculadas a distintos sectores económicos de un espacio específico, así como sus variaciones, ritmos y cambios, véase CERUTTI, “Fertilidad empresarial en Monterrey (1885-1930).



ocasionó que la actividad transportadora no tuviese la misma envergadura si se compara con otros espacios como Antioquia, Valle del Cauca y Cundinamarca.

La dinámica poblacional de la región condicionó la operatividad en las diferentes modalidades del transporte, es decir, infirió que la movilidad de pasajeros fuese principalmente urbana o intermunicipal, lo cual no redujo la importancia que tuvo las líneas hacia la capital del país y otras ciudades como Bucaramanga y Cúcuta. El sistema de chivas o guajaloteras se destacó dentro del transporte boyacense porque suplía las necesidades de sus habitantes en relación a la participación del campesinado en los mercados internos.

Previo a la apertura de Acerías Paz del Río se observa altos índices migratorios hacia la capital del país, espacio atractivo para gran parte de la población rural del altiplano. Por su parte, al interior las ciudades más llamativas fueron Duitama-Sogamoso, en menor medida Tunja y Pesca. La mayoría de la población se movilizaba de las zonas rurales a espacios fuera de las cabeceras de sus municipios, pues muchos de estos no alcanzaban un mínimo poblacional para denominarse urbanos. El proceso de movilidad de personas se agudizó con la ubicación de la empresa, ya que desde sus inicios se ocupaban trabajadores para la explotación e instalación de equipos (1700 en 1947 y 8200 en 1953). El creciente uso de mano de obra provocó una mayor concentración demográfica en el triángulo regional comprendido entre Duitama-Sogamoso-Nobsa (Belencito). En suma, el carácter motriz del enclave industrial y la infraestructura de servicios se convirtieron en los motivos primordiales de concentración y albergue tanto de asalariados como de campesinos en busca de mejores condiciones laborales o de vida (véase cuadro 17).²⁸⁸

Cuadro 17.

Cambio demográfico en algunos municipios de Boyacá.

Municipios	1938 ²⁸⁹			1951 ²⁹⁰			1964 ²⁹¹		
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural

²⁸⁸ GARCÍA y PEREZ, "Zona industrial de Boyacá, de un enclaves a una zona de conurbación", pp. 32-33, 37-38.

²⁸⁹ DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADISTICA, *Censo General de Población 5 de julio de 1938*, Tomo IV, Departamento de Boyacá, pp. 36-39.

²⁹⁰ DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADISTICA, *Censo de Población 9 de mayo de 1951*, Departamento de Boyacá, pp. 66-109.

²⁹¹ DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADISTICA, *XIII Censo Nacional de Población 15 de julio de 1964*, Departamento de Boyacá, pp. 51-53.



Tunja	20236	16597	3639	27402	23008	4394	68905	40451	28454
Duitama	12994	3773	9221	18488	7723	10765	52587	31865	20672
Sogamoso	21679	5216	16463	29077	13574	15503	51639	32274	19365
Paipa	9963	--	9963	11857	--	11857	14743	3105	11638
El Cocuy	10690	2358	8332	11031	2973	8058	10797	2869	7928
Socha	6898	--	6898	7513	--	7513	9498	2120	7378
Santa Rosa	5751	2119	3632	6443	2228	4215	9378	3656	5722
Arcabuco	3363	--	3363	3473	--	3473	4252	--	4252
Aquitania				12201	--	12201	18823	5395	13428
Ramiriquí	8011	--	8011	8242	--	8242	9427	--	9427
Miraflores	12450	2066	10384	10764	2456	8308	11503	3257	8246
Paz de Río	4557	--	4557	5390	--	5390	8603	2748	5855
Chiquinquirá	20461	6998	13463	22537	10143	12394	26469	16926	9543
Moniquirá	15444	2419	13025	16608	3230	13378	19125	4882	14243
Villa de Leyva									
TOTAL	737398	47545	699879	768859	74545	694314	1058152	194526	863626

Fuente: Autoría propia en base a los *libros de censo de población*, Departamento de Boyacá, 1938, 1951, 1964.

La formación de las empresas de transporte y la ampliación de las rutas estuvo vinculada al proceso de transición de una economía agraria a una industrial, así como a la migración campo-ciudad. En Boyacá se observa que las compañías constituidas durante la década de los treinta se establecieron para servir la línea Bogotá-Tunja- Cúcuta. Los centros de movilidad correspondían a las ciudades que concentraron la población urbana dentro y fuera del departamento, y los espacios de trasbordo o agencias intermedias se ubicaron en los municipios con mayor número de habitantes como Paipa, Paz del Río, Santa Rosa, y Belén. Posterior a los años cuarenta las empresas extendieron sus rutas hacia los ramales y vías secundarias o transversales (Camino el Carare, Progreso, y Occidente), sin embargo el funcionamiento y servicio de las mismas se orientó a las jurisdicciones mencionadas en el cuadro 17, pues allí se conglomeró el cincuenta por ciento de la población total boyacense. Además estos lugares eran centros de mercado y comercio próximos a las principales industrias Acerías Paz del Río, Ladrilleras de Boyacá, Cementos Boyacá, Bavaria S.A, entre otras.



Las compañías de transporte constituidas velaron en gran parte por el cumplimiento de las disposiciones comerciales. Primero la ley 57 de 1887 (segundo Código de Comercio colombiano), donde se observaba al transportista como un empresario público que debía sujetarse a las regulaciones impuestas por el gobierno hacia la industria del transporte. En concreto, se le exigía llevar un registro de los pasajeros por medio de tiquetes, emprender y concluir su viaje en los días y horas programados e indemnizar a los pasajeros en caso de daño o lesión. Al margen de esto, se ordenó la forma como funcionarían las compañías bajo contratos de arrendamiento, en los cuales se obligaba a movilizar de un lugar a otro de manera eficiente una persona o una encomienda, a partir del trabajo de un portador y un consignante.²⁹² Lo anterior no fue asumido por muchas empresas, que decidieron fijar sus estatutos en base a la reglamentación del tipo de sociedad a la cual se adscribían.

Las empresas de transporte se organizaron en cuatro tipo de sociedades: tres empresas fueron colectivas de comercio (*La Garantía, Automóviles La Colombiana y Rincón&Correa*); dos se crearon como anónimas (*Transportes Boyacá y Expreso Casanare*); una era Cooperativa (*Autobuses Saurer*); y las otras veinticuatro decidieron conformarse como limitadas. Dos de las sociedades colectivas de transporte se transformaron en limitadas luego de expedirse la ley 124 de 1937,²⁹³ de modo tal que se constituyen inicialmente como colectivas de comercio para adquirir su condición legal, pues en el código mercantil no figuraba el carácter limitado de las empresas.²⁹⁴

En cuanto a las sociedades anónimas que se consideraban dentro del ámbito empresarial e industrial como la estructura más moderna de las compañías debido a la división de su capital en acciones y al contrato inmerso

²⁹² ROBLES, *Código de Comercio de la Republica de Colombia*, Título V, Capítulo 1, pp. 51-53.

²⁹³ ARB, *Diario Oficial: Poder Legislativo*, Ley 124 de 1937, sobre compañías de responsabilidad limitada, 30 de noviembre de 1937, pp. 20-22.

²⁹⁴ En este se estipula los elementos que debían componer el acto notarial de constitución, en el cual se exponía la razón social, la forma de asignación de los beneficios o perdidas de cada socio capitalista, las pautas de disolución y el porcentaje que podía tomar un miembro para gastos. También señalaba las diferencias existentes entre el asociado capitalista que aportaba cierto monto de dinero en moneda corriente, y el participante industrial a quien correspondía la asignación de maquinaria y/o bienes inmuebles. De tal forma que el capital social era la fusión del dinero, los créditos, muebles y trabajos contribuidos por los accionistas. Aunque estos no fueran homogéneos la administración de la empresa concernía a todos los fundadores, al igual que los distintos proyectos y modificaciones en los estatutos de la misma. ROBLES, *Código de Comercio de la Republica de Colombia*, Art. 464-549.



en la misma, donde se exigía a los socios aportar y responder por el fondo social.²⁹⁵ Su preferencia en el sector transporte no se hizo evidente en razón a la rigidez de la legislación y las obligaciones ante el Estado.²⁹⁶

Contradictoriamente, las Cooperativas tampoco fueron una forma de asociación predilecta dentro de la industria del transporte boyacense, a pesar que la Ley 134 de 1931, garantizó en teoría beneficios fiscales, costos de mantenimiento, auxilios del Estado, flexibilidad en los reglamentos internos y de conformación. Aún más el pago total de sus aportes podían cancelarlo en una parte inicial y cuotas periódicas durante un año. Lo paradójico en las cooperativas, y su poca confluencia en el transporte fue la consideración de esta actividad por un lado, como servicio público donde el Estado y los empresarios eran actores responsables del mismo; y por otro, la relevancia que se dio a las sociedades de construcción y trabajo, en donde se incluyó la movilidad terrestre, marítima y fluvial.²⁹⁷

²⁹⁵ El fondo social se reportaba ante la cámara de comercio con extracto y firma del notario, la división de dicho capital debía hacerse conforme lo disponía el gobierno nacional, quien consideraba que tanto los bienes suscritos como los pagados se representaban en acciones nominativas que podrían variar en valor de \$100 a \$300. La suscripción y cesión de estas se validaban bajo un registro de traspaso que previamente autorizaba la oficina de sociedades anónimas. Si las mismas llegaban a incumplir con la normativa, la junta de vigilancia para este tipo de empresas imponía sanciones entre \$200 a \$1000, lo que no convenía a compañías cuyo orden interno no estuviese claro y donde el capital no superara grandes cifras. ARB, *Diario Oficial*: Poder ejecutivo, Decreto N°2521 del 27 de julio 1950, que dispone y reglamenta a las sociedades anónimas.

²⁹⁶ En Colombia se creó la superintendencia de sociedades anónimas encargada de regular su reglamentación, el jefe o superintendente controlaba todas las empresas de este tipo, las intervenía y vigilaba para dar informe al Ministerio de Industrias sobre su comportamiento, registro y permanencia. A las compañías de transporte que se caracterizaban por iniciar con capitales reducidos y promedios no les convenía; primero demasiada supervisión y, segundo aportar para el funcionamiento de estas oficinas cierto porcentaje o dinero calculado acorde al monto de sus activos. Por otra parte, esta dependencia exigía presentar un balance anual sobre los negocios y el producto bruto que resultaba de su operatividad, para esto se fijó un modelo de contabilidad que debían llevar para evitar multas e incluso la suspensión de la sociedad. Otro problema que se presentaba era la distribución de las ganancias, puesto que si una empresa tenía poco tiempo en funcionamiento se le sugería que dicha división se realizará luego de completar el 50% del fondo de reserva.

²⁹⁷ Al igual que las sociedades anónimas, las cooperativas contaban con un Consejo Nacional de Cooperación, el cual decretaba estatutos, restricciones, presupuesto concedido por el Estado y las partidas departamentales que debían utilizarse en créditos, terrenos y rebajas de impuestos a aquellas compañías que lo solicitaban en favor de incrementar su productividad o abrir otros puntos de atención. Dentro de los gravámenes amparados estaba la renta directa o indirecta que recaía sobre capital, propiedades y negocios; el valor de registro, papel sellado y anotación de documentos y finalmente pago sobre ahorro o fondo de reserva. A parte del recurso fiscal, a las cooperativas únicamente se les obligaba a auxiliar la política antialcohólica, de ahí la campaña de las empresas del transporte en contra de la venta de pasajes a “borrachos” y, aplicar el principio de cooperación a través del fondo de solidaridad que servía para subsidiar a los socios o personal en caso de lesiones y cesantías. ARB, *Diario Oficial*: Poder Legislativo, Ley 124 de 1937, sobre compañías de responsabilidad limitada, 30 de noviembre de 1937.



Las ventajas de las sociedades tipo limitada se vincularon al grado de responsabilidad de los socios, el cual se determinó según el valor de sus aportes o el pago hecho en moneda corriente y/o especie. Más allá de este compromiso individual, los beneficios y el derecho de administración fueron iguales para cada fundador, es decir, aquel empresario que contribuía menos no era excluido de la organización y las decisiones estructurales de la compañía. Igualmente, en estas empresas se permitía el ingreso de personas cuya participación fuese en bienes, artículos o mercancías que se estimaban en relación a cierto costo o valor según su estado y el arbitraje de los otros socios, quienes a la vez se responsabilizaban solidariamente por su mantenimiento y buen uso.

Por otro lado, la Ley 124 de 1937 mostraba mayor flexibilidad en cuanto a las sanciones y realización de contratos sobre compra y venta del interés social, aumento del capital y reformas de estatutos que sencillamente debían anotarse en escritura pública sin previa vigilancia de alguna institución. También, el hecho que las sociedades limitadas se rigieran bajo los principios definidos por el código de comercio en relación a la forma de asociación colectiva, reflejó mínima intervención del gobierno frente a mayor libertad respecto a la disolución y los informes e inventarios de cuentas.²⁹⁸

Lo anterior provocó que las pocas sociedades colectivas de transporte se transformaran a compañías limitadas, en tanto las medidas de constitución y la regulación de las mismas no variaba, al contrario eran más promisorias. *Automóviles La Colombiana*, formada en 1944 como una empresa colectiva dedicada a la movilidad de pasajeros y encomiendas con un capital total de siete mil pesos; en donde el socio Enrique Vargas aportó un automóvil valuado en mil doscientos mientras que Jorge Chaparro contribuyó con dinero y enseres para completar el monto restante, se proponía por dos años no sólo prestar el servicio sino adecuarse a las ordenanzas del gobierno respecto a sus negocios y actividades comerciales. Dada las discrepancias entre los socios ya mencionados, fue ratificada dos años después al ingresar nuevos empresarios y convertirse en sociedad limitada.²⁹⁹

²⁹⁸ ARB, *Diario Oficial*: Poder Legislativo, Ley 124 del 30 de noviembre de 1937, por la cual se dictan disposiciones sobre compañía de sociedad limitada.

²⁹⁹ La compañía se constituyó finalmente por diez socios, quienes individualmente aportaron seiscientos pesos representados en automóviles y camionetas que operaron en las rutas Duitama-Cúcuta, Duitama-Tunja, Duitama-Sogamoso y los municipios comprendidos por la



Otro factor a considerar es la ubicación de los domicilios sociales y agencias principales de las empresas alrededor de tres ciudades Tunja, Duitama y Sogamoso. Con excepción de algunas compañías que optaron por instalarse y funcionar en sus propios municipios (Véase Gráfico 7). Tal fue el caso de *Transportes Viterbo* constituida el 11 de mayo de 1946 que prefirió situar su oficina en Santa Rosa antes que en Duitama. A pesar que esta última era jurisdicción próxima y se consideraba centro del transporte boyacense, en tanto allí funcionaron y operan aún en la actualidad las principales sociedades del sector. Así lo manifiesta don Segundo Torres:

“Duitama siempre ha sido el centro de transporte más grande de Boyacá, porque aquí la gente ha invertido más en transporte y el transporte se ha centralizado más. Han invertido más la gente que ya ha tenido muchos carros, buses y de todo. A eso se debió que se hiciera la oficina de obras Públicas y el INTRA estuviera aquí primero”³⁰⁰

Duitama se consolidó como foco de la actividad en respuesta a su ubicación geográfica como punto de conexión hacia los Llanos Orientales, el norte boyacense y los departamentos de Santander del Norte y del Sur, la amplitud de su mercado, el desarrollo comercial progresivo que mantenía, la acogida de inversión para fomentar distintas industrias. Dentro de las cuales el transporte fue principal, pues allí se establecieron talleres de compra y venta de repuestos, mantenimiento y reparación de vehículos, fabricación de carrocerías y comercialización de combustible. De igual forma, “su título de puerto terrestre y capital transportadora lo recibió porque en los años 30, Duitama contó con una línea férrea que se llamó Ferrocarril del Nordeste, éste le dio impulso en el desarrollo de la industria del transporte, comercial, turística y se convirtió en punto estratégico donde se ubicaron varias empresas.”³⁰¹

En torno a esta ciudad se configuró el corredor industrial del departamento conformado durante esos años por la Termoeléctrica, cervecería Bavaria, Acerías Paz del Río y Cementos Boyacá, la ubicación de este espacio condujo

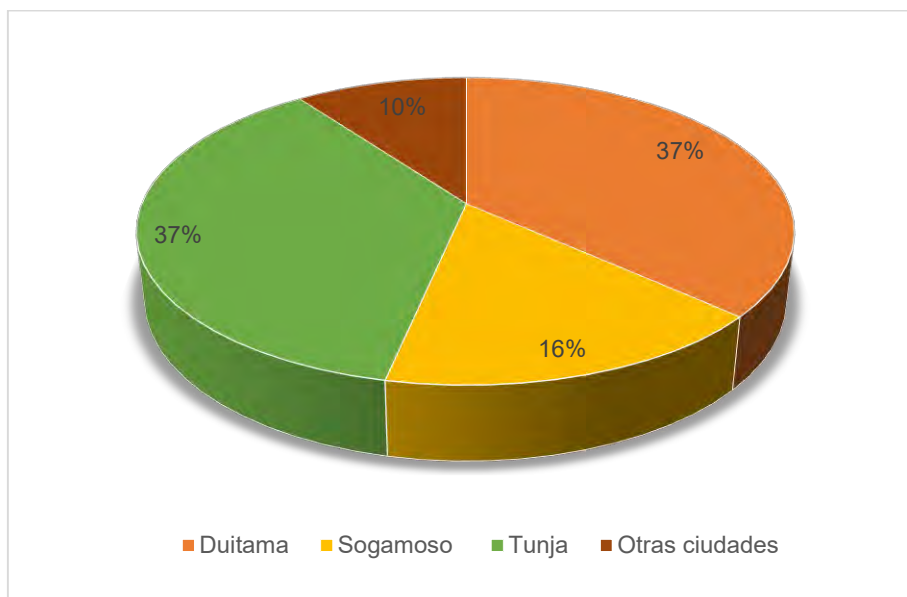
Carretera Carare. Ellos se comprometían a entregar un porcentaje de su producido neto para el sostenimiento de las oficinas y a transferir la potestad de sus unidades al gerente, de tal manera que a cada socio únicamente correspondía la reparación de estos, Notaría Primera de Santa Rosa (citado en adelante como NPSR): Escritura N° 235 del 12 de marzo de 1944 y Escritura N°107 del 12 de febrero de 1946.

³⁰⁰ Entrevista Segundo Torres, socio-fundador Cooperativa Flotax Duitama, realizada el 20 de diciembre de 2013.

³⁰¹ Entrevista Gabriel Tobito, socio-fundador Cooperativa Flotax Duitama, realizada el 10 de enero de 2014.

a dos escenarios: el abandono de la producción campesina por parte de la población que empezó a vincularse al empleo de industria; y la creciente dependencia de los municipios que abarcan la carretera central del Norte hacia la capital del país y del departamento. Es decir, se intensificó el movimiento de personas y mercancías en la ruta principal del transporte boyacense con sus puntos intermedios.

Gráfico 7. Ubicación de las Compañías de Transporte 1930-1965.



Fuente: Elaboración propia con base en fuente notarial (1930-1965).

Juan Carlos Pégolis no solo refiere la relación existente entre el sector automotriz y las compañías de transporte, sino que advierte el proceso de expansión de las carrocerías a partir de la demanda de vehículos y la experiencia de Industrias “La Garantía” que desde finales de los cincuenta empezó a construir cabinas de madera. Esta empresa se convirtió en un referente para otras fábricas de carácter familiar como “La Suprema” y la “Mwisca” constituidas en 1960 y caracterizadas por implementar en Duitama otros modelos metálicos que imitaban el modelo Blue Bird de los buses Ford con ventanas de guillotina, motor de fuera y trasero remachado.³⁰²

El crecimiento de esta producción en relación al aumento de sociedades del transporte tuvo gran impacto en la configuración de una ciudadela industrial; además de considerar para los setenta a Boyacá como sede del campo metal-

³⁰² PERGOLIS, “La industria Carrocera en Boyacá”, en: <http://es.scribd.com/doc/166376192/LA-INDUSTRIA-CARROCERA-EN-BOYACA#scribd>. [Consultado el 10 de marzo de 2014].



mecánico debido a sus antecedentes, la mano de obra, la existencia de materias primas y el número de consumidores de la misma.³⁰³

Asimismo ocurrió con *Transportes Arcabuco* una empresa creada en 1954 por diez socios que ofrecía el servicio en la carretera del Carare entre Tunja y Bucaramanga, a través de sus agencias principales ubicadas en el municipio de Arcabuco y la capital boyacense.³⁰⁴ La apertura de una oficina independiente y fuera de la vigilancia concentrada en Tunja evidenció la preocupación de los fundadores por inspeccionar y tener proximidad al funcionamiento de su compañía, puesto que la mayoría de ellos había nacido ahí y conocía muy bien la dinámica económica de su pueblo y las zonas de influencia y necesidad de movilidad poblacional de este. De otro lado, se manifestó la importancia de dicha sucursal porque era un punto intermedio y concentración de pasajeros que viajaban a descansar o visitar familiares al departamento de Santander.

Las compañías de transporte estudiadas a lo largo de esta investigación se proyectaban en un lapso promedio entre dos a diez años. Del total, seis por ciento autorizaban una duración a largo tiempo,³⁰⁵ mientras que el noventa y cuatro por ciento veían más pertinente un periodo de menor y mediano plazo. Su permanencia en la mayoría de casos dependía del número de socios y en especial, el capital inicial que tenía cada una. Las empresas cuyo propósito era operar entre dos a tres años se formaban con haberes sociales que no

³⁰³ SOFASA (Sociedad de Fabricación de Automotores S.A) fundada en Duitama durante 1968 cuando se abre un concurso a todas las compañías automotrices del mundo, que luego de ser evaluadas según estándares de calidad en la producción de automotores, concedió y permitió a Renault la ubicación de una planta que más allá de construir carrocerías, se dedicará a ensamblar vehículos para el mercado nacional. ACS, *La entrevista*, Boyacá debe ser de la Industria Automotriz, 2 de agosto de 1974.

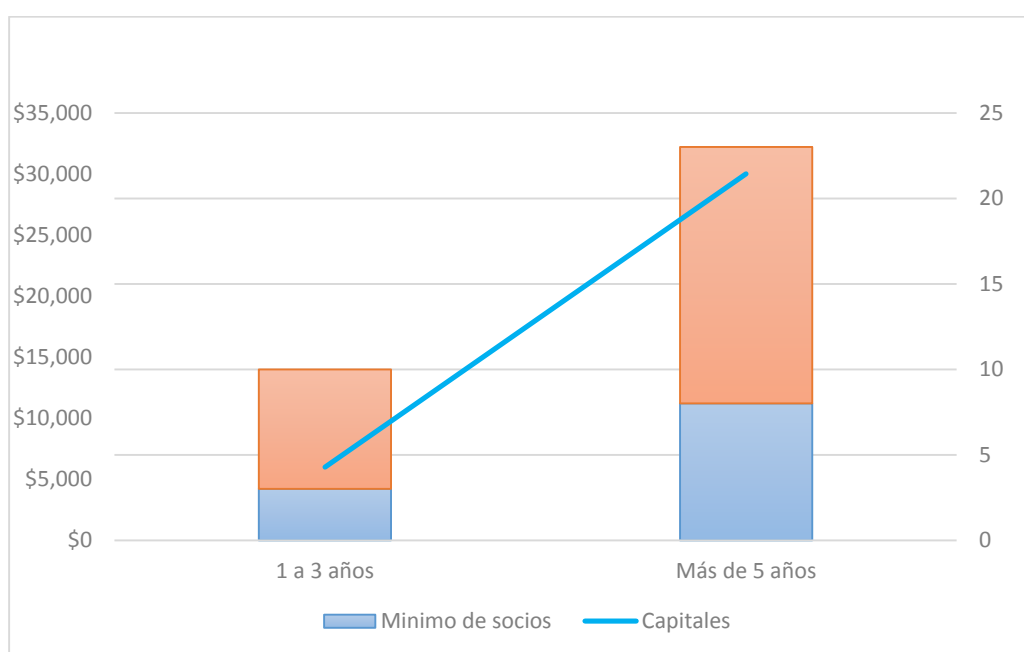
³⁰⁴ Sociedad de responsabilidad limitada cuyo interés fue más allá de movilizar pasajeros, pretendiendo ampliar sus negocios a la venta de repuestos, la comercialización de vehículos y la creación de estaciones de gasolina que suplieran primero el mantenimiento y revisión de sus unidades, y segundo las exigencias de vehículos foráneos. Con un capital inicial de cinco mil pesos dividido en partes iguales entre los socios, quienes se comprometieron a cancelar la proporción de dinero respectiva al finalizar un año. ARB, Fondo Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N°1244, 22 de septiembre de 1954.

³⁰⁵ Transportes Boyacá S.A y Transportes Santander Limitada. Estas empresas se caracterizaron en primer lugar, por constituirse en la década de los cuarenta que se observó como un periodo de inicio y posible fomento del transporte nacional y regional en respuesta a las demandas y la inversión en vías o carreteras. En segundo lugar, por la vinculación de sus socios con talleres de repuestos y venta de gasolina que servían para reducir costos en consumo y conservación. Y en tercer lugar, por tener capital inicial semejante, con la distinción que la compañía Boyacá S.A. dividía los veintisiete mil en noventa acciones de valor nominal, mientras que la sociedad Santander atribuía treinta mil pesos a maquinaria (buses) y objetos de oficina. ARB: Fondo Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N°933 del 1 de octubre 1945, y Notaría Segunda Santa Rosa (citado en adelante como NSSR), Escritura N°237 del 11 de mayo 1948.

superaban los seis mil a siete mil pesos moneda corriente colombiana y se fundaban por el interés de tres a siete empresarios.

En cambio, las sociedades que aspiraban prorrogar su funcionamiento luego de cinco años usualmente iniciaban con seis, diez o más socios, quienes a través de sus respectivos aportes acumulaban montos superiores a ocho mil pesos, inclusive algunas sumaron capitales mayores a treinta mil. Por ende, estas apuntaban a incrementar sus fondos, expandir sus focos de servicio y comercializar las acciones o partes que la componían (véase gráfico 8).

Gráfico 8. Variación de capitales y número de socios según tiempo de proyección empresarial



Fuente: Elaboración propia con base en fuente notarial (1930-1965).

Sin embargo, no todas las compañías lograron acrecentar sus negocios, fueron pocas las que se mantuvieron. Por ejemplo, *Líneas Carare y Occidente* al fusionarse con la empresa Bus Expreso adquirió más líneas e incrementó su capital a través de la incorporación del socio Alfredo Perilla, quien ya conocía la industria del transporte y tenía experiencia en el manejo de rutas interdepartamentales. Aunque, la sociedad funcionaba meses antes a su escritura de constitución en la cual fijó un término de dos años; entre 1938 y 1940 aplazó dos veces dicho periodo debido a las utilidades que presentaba,³⁰⁶ el

³⁰⁶ Esto se puede apreciar en la adquisición de nuevos vehículos, pues en 1946 la empresa tenía seis buses y en 1949 poseía nueve unidades que estaban destinadas al mismo número de rutas en donde se ubicaba tres años antes. AGN: *Diario Oficial*, Ministerio de Obras Públicas,



común acuerdo entre los empresarios y el permiso otorgado por la Dirección Nacional de Transportes y Tarifas para su funcionamiento en las zonas Tunja-Barbosa y Tunja-Chiquinquirá.³⁰⁷

De igual forma, aconteció con *Empresa de Transportes La Garantía Ltda.* instaurada en 1939 para transportar encomiendas y pasajeros por medio de camiones y autobuses de propiedad particular de los socios que no ingresaron al capital social de la empresa. Los empresarios tal vez consideraron prolijo emprender con altos fondos, de ahí que esta fue la compañía con menos dinero inicial (\$500), pues al ocupar los vehículos bajo el carácter de afiliado se inhibían de mantenerlos en buen estado, y no se obligaba a la compañía a tener compromisos crediticios con terceros o casas comerciales. Por el contrario, cada socio debía entregar a la misma un porcentaje de lo producido que se destinaba a gastos de administración y sostenimiento de oficinas.³⁰⁸

Esta sociedad se destacó por su legitimidad ante el poder ejecutivo y las instituciones reguladoras del transporte, ya que antes de culminar el plazo establecido por los socios para su funcionamiento (5 años) había aprobado su reglamento, las rutas solicitadas y las tarifas convenientes. Asimismo, se concedió licencia para abrir nuevas líneas como Bogotá-Ramiriquí a causa de la conveniente presentación de sus solicitudes y el prestigio de su orden a nivel interno para fijar itinerarios y cumplir con la modalidad de servicio.³⁰⁹ En efecto, la firmeza de dicha empresa provocó que en 1942 se aumentará el intervalo de

Resolución N°192 del 4 de abril de 1946, por la cual se concede licencia de funcionamiento al servicio de transporte. AGN: *Diario Oficial*, Dirección Nacional de Transportes, Resolución N° 210 del 17 de mayo de 1949, por la cual se aplaza modifican unos artículos.

³⁰⁷ Líneas Carare y occidente fue una sociedad que se dedicó exclusivamente al servicio público de pasajeros a través de buses afiliados o propios de cada socio, cuyo capital de tres mil pesos parecía despreciable, pero significativo para emprender el negocio, establecer nuevas redes comerciales e incrementar el número de unidades y la capacidad transportadora. ARB: Fondo Notaría Segunda del Circuito Centro, Escritura N°633 del 23 de agosto 1938. Por otro lado, la última prórroga registrada a nivel notarial ya no advirtió una presencia a corto plazo, sino que se amplió el tiempo en el cual era probable sostenerse económicamente frente a la alta competitividad del sector. ARB: Fondo Notaría Segunda del Circuito Centro, Escritura N°428 del 11 de mayo de 1942.

³⁰⁸ ARB: Fondo Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N° 1238 del 30 de noviembre de 1939.

³⁰⁹ ARB, *Diario Oficial*: Ministerio De Obras Públicas, Resolución N° 403 del 26 de noviembre de 1941, por la cual se aprueban tarifas e itinerarios para un nuevo servicio de la empresa la Garantía.



actividad por diez años más;³¹⁰ a pesar de continuar con el mismo capital se volvió una compañía aliciente para el ingreso de nuevos hombres de negocios.

Igualmente, un aspecto generalizado en las empresas de transporte de pasajeros fue su estructura administrativa compuesta por el gerente,³¹¹ la asamblea general de socios y/o accionistas,³¹² y en ciertos casos la junta directiva.³¹³ Estos tres entes debían complementarse y a su vez elegir un revisor fiscal y contable que se encargaba de verificar el arqueo de caja, examinar los balances y cuentas, supervisar los negocios y el uso reglamentario de su razón social. Dado el efecto de sus funciones en pro de la estabilidad contable y la distribución de las utilidades o pérdidas entre los socios y afiliados usualmente fue un cargo desempeñado por personas externas a la empresa cuyo contrato era de seis meses a un año. No obstante, muchas compañías se abstuvieron de este funcionario, pues era visto como amenaza para el interés socio-económicos de las mismas, en tanto más allá de la vigilancia se convertía en interventor y

³¹⁰ ARB: Fondo Notaría Segunda del Circuito Centro, Escritura N°1065 del 2 de noviembre de 1942.

³¹¹ Todas las empresas fueron representadas jurídicamente por el gerente, quien era elegido por votación en la asamblea general de accionistas o socios durante un año con derecho a reelección. A éste se encomendaba la administración y uso de la razón social en contratos, juicios, hipotecas, gravámenes y compra-enajenación de bienes. Sus funciones eran nombrar, suspender y asignar sueldos a empleados, velar por los fondos sociales, efectuar los acuerdos de la asamblea y celebrar negocios. Al parecer el gerente se convertía en una figura con absoluta libertad laboral, empero su representación se limitaba a las disposiciones de la mayoría de socios y los recursos máximos de los que disponía para la ejecución de actos económicos. Por ejemplo, Transportes Bolívar exigía al gerente el visto bueno de los socios para realizar acuerdos mayores de mil pesos. NPSR: Escritura N°661 del 30 de septiembre de 1943.

³¹² Al igual que el gerente este ente fue fundamental para la organización interna de las compañías de transporte, la asamblea se reunía cada seis meses de manera ordinaria y en otras ocasiones si se convocaba a reuniones imperiosas. A las sesiones debían asistir obligatoriamente todos los socios, en caso de no informar y justificar su inasistencia se les sancionaba con multas entre cincuenta a cien pesos. Su presencia era importante, ya que allí se discutía el reglamento de la empresa, la reforma de estatutos, los problemas que se presentaban, la aprobación u omisión de los balances y cuentas entregadas por el tesorero y la prorroga o disolución de la empresa. ACS: Notaría Primera de Sogamoso, Escritura N°163 del 15 de febrero de 1946, acta de constitución de Expreso Casanare Limitada.

³¹³ A diferencia de la asamblea y gerencia la junta directiva no era un órgano administrativo de todas las empresas. Tan sólo diez de las treinta compañías transportadoras boyacenses consideraron necesario su ejercicio. Dicha junta se conformaba por tres o máximo cinco socios incluyendo el gerente, estos se escogían como voceros de las ideas y propuestas que inquietaban a otros accionistas y afiliados. Sus reuniones mensuales buscaban mantener más vigilada la operatividad de la compañía en lo relativo a las cuantías de fianzas, examen de los balances e informes de tesorería y los créditos o compra-venta de bienes. En resumen, ésta era auditora de las acciones del gerente, de modo tal que no se utilizará el objeto social de la empresa en favor de préstamos y negocios ilícitos. ACS: Notaría Primera de Sogamoso, Escritura N° 123 del 6 de febrero de 1946.



hasta informante de las dependencias regularizadoras del trabajo y marcha de las sociedades.³¹⁴

Cabe señalar que algunas de las compañías suplieron la función del revisor fiscal por el tesorero, pues se evitaba que una figura externa conociera las operaciones de la misma, sus relaciones empresariales y el modo de funcionar, crecer o mantenerse dentro de la industria, es decir, se impedía indirectamente el posible interés o el ingreso inmediato de otra persona al sector. *La Sociedad Cooperativa Departamental de Transportes* constituida en 1942 atendiendo los preceptos de la ley 134 ya antes mencionada asignó el manejo de la contabilidad, las cuentas corrientes de cada uno de los socios y los fondos que se depositaban en el banco al tesorero y a la junta de vigilancia, a quienes concernía informar y realizar los balances de distribución y la cancelación de pasivos.³¹⁵ Algo semejante sucedió con *Rápido Duitama* que si bien contaba con un revisor fiscal acordó nombrar al gerente como tesorero, para así vigilar la recaudación correcta de los dineros pertenecientes a la empresa, efectuar los pagos convenientes y presentar las cuentas individuales de los socios en relación al producido general de la misma.³¹⁶

Finalmente, se encontró como otro punto de convergencia dentro de las empresas de transporte los elementos o condicionantes que provocaban su disolución. Estos se sujetaban a lo establecido en el Código de Comercio, donde

³¹⁴ En el caso de las Sociedades anónimas el contralor era un empleado obligatorio en el ramo administrativo de las empresas, su vinculación por contrato suponía que éste no era accionista y tampoco se ligaba por grados de consanguineidad y afinidad al gerente o algún miembro de la administración (cajero, junta directiva, secretario). AGN: *Diario Oficial*, Poder Legislativo, Ley 58 de 5 de mayo de 1931. De acuerdo a las exigencias de la normativa, las dos empresas de carácter anónimo Transportes Boyacá y Transportes del Norte nombraron a través de la asamblea de accionistas el revisor fiscal, quien era responsable frente a la compañía en caso de negligencia e incumplimiento de sus deberes, los cuales se centraron en examinar las transacciones, contabilidad y arqueos de la misma, comprobar y velar que los negocios se ejecutaran conforme a la ley, autorizar los balances anuales y todo acto financiero y controlar el cumplimiento de sus obligaciones ante la Superintendencia y la Dirección nacional de Transportes y Tarifas (Art. 48-51 de las dos empresas). Véase ARB: Fondo Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N° 933 del 10 de octubre de 1945 y NPSR: Escritura N°340 del 2 de junio de 1948 respectivamente. Si bien se determinó que el revisor fiscal no fuera socio de la empresa, algunas como la Sociedad Comercial de Automotores hicieron caso omiso y designaron a uno de sus fundadores (Marco Tulio Avendaño) argumentando el conocimiento que tenía sobre las actividades económicas de la empresa. ARB: Fondo Notaría Segunda del Circuito Centro, Escritura N°1031 del 29 de noviembre de 1940.

³¹⁵ ARB: Fondo Notaría primera del Circuito Centro, Escritura N°368 del de abril de 1942, en la que se conforma la Cooperativa Departamental de Transportes.

³¹⁶ NSSR, Escritura N°788 del 13 de noviembre de 1946, en la cual se constituyó una compañía de responsabilidad limitada.



se mencionaba en los artículos 532 a 544 que el proceso de conclusión de las compañías se determinaba por la unanimidad de votos de los empresarios, quienes evaluaban al expirarse el plazo de duración si alcanzaban las proyecciones y expectativas económicas a nivel de utilidades y demanda, o si los resultados generaban pérdidas del 50 por ciento o más respecto al capital inicial, situación que era sinónimo de quiebra.³¹⁷ Ahora bien la quiebra de uno de los socios o la muerte de alguno de ellos no fue motivo de ruptura, pues los demás decidían si continuaba la sociedad o no. Ante la defunción de los fundadores se permitía vincularse a uno de sus herederos, en caso que el beneficiario no ingresaba como nuevo socio la empresa liquidaba su aporte.³¹⁸

4.2 Buses, chivas y automóviles al servicio de los Boyacenses

En las empresas de transporte el número de vehículos era equivalente al total de socios, es decir, se exigía que cada uno debía aportar por lo menos una o dos máquinas de su propiedad, las cuales podían formar parte del haber social o vincularse a través de un contrato de administración. En donde se estipulaba los deberes de los fundadores respecto al mantenimiento de la unidad, así como las obligaciones de la compañía; entregar ruta, fijar horarios y transferir las utilidades luego de deducir los gastos mensuales.³¹⁹ Don Amílcar Sánchez socio de *Expreso Paz del Río* señaló que “como siempre llegaba y afiliaba un carrito y no le cobraban nada como propietario, decía yo quiero trabajar con este carro. Y lo afiliaba a la empresa y pagaba un porcentaje a la empresa, esa parte era mensual de lo que producía al carro, siempre le descontaban como el diez por ciento, no era caro”.³²⁰ La comisión retenida por las sociedades en la mayoría

³¹⁷ En el artículo duodécimo del acta de constitución y estatutos de Transportes Tundama se decreta que las causas de disolución únicamente tienen fundamento si son las mismas impuestas por ley. NPSR, Escritura N°213 del 26 de abril de 1942.

³¹⁸ ARB: Fondo Notaría Segunda del Circuito centro, Escritura N° 1931 del 29 de noviembre de 1940, Art. 15, por la cual se constituye Sociedad Comercial de Automotores.

³¹⁹ La sociedad Garantía Limitada tenía por objeto la movilidad de pasajeros y encomiendas en autobuses de propiedad particular de cada socio, sin que estas máquinas se convirtieran en usufructo de la compañía. Los vehículos eran privativos del empresario su fin era facilitar el servicio y expandir el radio de operación. Más no vincularse como capital, esto explica por qué dicha sociedad fue constituida con menor haber inicial en relación a las demás.

³²⁰ Entrevista realizada a Amilcar Sánchez, socio fundador y jefe de rodamiento de Expreso Paz de Río Ltda., realizada el 15 de febrero de 2014.



de casos se destinaba a tiquetes, sostenimiento de agencias y pago de empleados (este punto se analizará más adelante).³²¹

Asimismo, las compañías recurrieron a la afiliación de terceros por medio de contratos para extender el espacio de servicio o las rutas de funcionamiento, pues el ingreso de maquinaria era un requisito que colocaron las instituciones gubernamentales para aumentar la capacidad transportadora y aprobar las solicitudes de nuevas líneas. Este patrón empresarial provocó que muchas de las sociedades fueran de mediana y pequeña inversión, y congestionó la actividad transportadora boyacense. Empero que las cláusulas para la vinculación de un vehículo de propiedad particular parecían rígidas e implicaban ajustarse a los estatutos de la sociedad, soportar las desventajas que presentaban ante los socios para la asignación de rutas y, en ciertos casos consignar fondos de garantía utilizados para indemnizar daños y/o perjuicios que causará.³²² Al lado de esto, los acuerdos debían aprobarlos la Dirección Nacional de Transportes y Tarifas y, los carros serían manejados por el dueño o un conductor nombrado por el mismo.³²³

No obstante, la categoría de afiliado se restringió en 1945 cuando el Estado colombiano en las disposiciones sobre contrato entre los socios y la

³²¹ Flota Norte Limitada creada el 19 de abril de 1953 con domicilio en Duitama ha sido considerada una empresa de gran envergadura no sólo por el monto de capital inicial aportado en efectivo por cada socio sino por su estructura interna y, las exigencias en cuanto al funcionamiento de sus unidades. En tanto, cualquier persona que pusiera un vehículo bajo control de la sociedad debía ser accionista, además se comprometía y responsabilizaba de las pérdidas ocasionadas a la compañía luego de firmar el contrato de administración y explotación del mismo, este monto se reducía de su cargo en la liquidación y beneficio. De esta forma, la empresa primero evitaba costos y paralización de las máquinas. Y segundo, preveía el incumplimiento del servicio mediante la compra de equipo (buses, camionetas) a casas importadoras y concesionarios reconocidos. El gerente a quien se autorizaba dichos movimientos avisaba a la asamblea si era necesario que los socios aportaran una suma de dinero extra para la adquisición de los mismos, y a su vez financiaba con letras de cambio el pago total de estos, teniendo en cuenta que su desembolso se restaba del producido neto. NSSR, Escritura N°232 del 19 de abril de 1953.

³²² Un caso fue Transportes Bolívar Limitada que requería la cancelación de mínimo trescientos pesos para ingresar el vehículo, este monto se respaldaba por un título firmado por la empresa, la cual retribuía a una tasa de interés del 6 por ciento anual al propietario de la unidad para asegurar su permanencia durante el periodo que establecía el contrato. Aunado a ello, los adscritos debían esperar que los socios presentaran sus solicitudes y/o propuestas para la asignación de una nueva ruta a explotar, y en caso que el gerente luego de evaluarlas las rechazaría porque no cumplían ni garantizaban la efectividad y rendimiento, se les daba la posibilidad de entregar su petición. NSSR, Escritura N°500 del 9 de agosto de 1948, (Art. 34-35)

³²³ Transportes el Lago haciendo alusión a la resolución 120 de 1945 señalaba que las unidades servían como depósito o se arrendaban a la empresa a través de la aceptación y verificación del gerente. ACS: Notaría del Circuito de Sogamoso: Escritura N°961 del 22 de diciembre de 1945, (Art. 1)



sociedad determinó que se suspendería el permiso de servicio público a los vehículos cuyos dueños no fueran accionistas. De este modo solo los fundadores de las compañías podían contraer acuerdos con las mismas para fijar, plazo, precios, fondos y obligaciones de las diferentes partes.³²⁴ Aunque no todas las empresas cumplieron a cabalidad con este mandato, pues no les era conveniente modificar su forma de operar y su modelo de expansión regional a nivel de servicio.

Algunas hicieron efectiva la resolución, por ejemplo *Automóviles La Colombiana* constituida el 12 de marzo de 1944 y postergada en 1946 se sujetó a las ordenanzas de la Dirección Nacional, por lo cual exigió a sus socios aportar como parte del capital social mínimo un vehículo que se destinaría a suplir las rutas Duitama-Cúcuta, Duitama-Sogamoso y carretera del Cusiana. Este sería de su propiedad, de modo tal que era responsabilidad exclusiva de él mantenerlo conforme al estado de las vías mencionadas. De igual manera, se obligó al afiliado Luis Urbano Niño a incorporarse en calidad de socio con un automóvil de su propiedad cuyo costo sea igual al aporte de los otros empresarios (seiscientos pesos moneda corriente) y con una capacidad de seis o más pasajeros.³²⁵

La modalidad de afiliación que se retomó durante los años cincuenta inhabilitando las ordenanzas del cuarenta y cinco, conllevó a que algunas empresas de transporte reformaran sus estatutos y se transformaran en administradoras de buses afiliados destinados a la movilidad de personas o encomiendas. Así sucedió con Transportes Santander Limitada fundada en mayo de 1946 para servir las líneas Bogotá-Cúcuta, Bogotá-Málaga, Tunja-Chiquinquirá y Tunja-Vélez, la cual en 1952 a través de su socio-fundador y gerente modificó su objeto social en favor de acoger y administrar vehículos de propiedad particular. Es decir, la compañía se encargaba de distribuir los buses en las rutas que tenía asignadas desde su conformación; para esto cada vehículo

³²⁴ El compromiso adquirido entre el socio y la empresa debía ser mínimo de 3 meses y máximo de 3 años. Su vinculación incluía el pago de un porcentaje a la compañía que se extraía del producido neto. Este se fijaba acorde a los gastos de administración, y en ciertas ocasiones a la compra o renovación eventual de la máquina, dicho porcentaje se consignaría a una cuenta bancaria, de tal forma que la sociedad no tuviese problemas con el pago de empleados y el cuidado de las oficinas. AGN: *Diario Oficial*, Ministerio de Obras Públicas, Resolución N° 120 del 11 de junio de 1945, por la cual se reglamenta los servicios de transporte automotor por carreteras, Capítulo X.

³²⁵ NPSR, Escrituras N° 107 del 12 de febrero de 1946 y N°264 del 10 de abril de 1946 por la cual se constituye y se adiciona a la empresa Automóviles la Colombiana.



que ingresaba era evaluado técnicamente con el fin de evidenciar si las condiciones del mismo se adecuaban a las carreteras por donde iba a circular. A la par se pedía a sus propietarios firmar un contrato que disponía el tiempo, la responsabilidad de manejar y conservar la unidad por parte del dueño, las pautas de liquidación y, la obligatoriedad de servir el turno correspondiente.³²⁶

Al igual que en la capital del país, la afiliación de vehículos y la exigencia hacia los socios de contribuir con una máquina de su propiedad para el funcionamiento de la industria del transporte tras un pago mensual por rodamiento provocó un aumento progresivo del parque automotor.³²⁷ En Boyacá durante los años treinta había veintidós autobuses pertenecientes a las empresas Saurer, La Garantía Limitada y Líneas Carare y Occidente. Para 1940, el departamento ya contaba con ciento ochenta y ocho unidades de tipo bus, camioneta, camión, guajalotera y automóvil. En las décadas cincuenta y sesenta incrementó cincuenta y cuatro máquinas, lo cual da un total aproximado de doscientos cuarenta y dos para la movilización de carga, pasajeros y encomiendas (véase Cuadro 18).³²⁸

Cuadro 18.
Parque Automotor Boyacense, 1930-1965.

Tipo de Vehículo	1930	1940	1950-1960	Total
Bus	22	13	19	54
Chiva o Guajalotera	-	21	-	21

³²⁶ Si era un bus nuevo su tiempo de afiliación era un año, en cambio si el vehículo se había usado su vinculación sería de seis meses. El arqueo del producido se realizaba mensualmente para descontar un diez por ciento para venta de tiquetes en agencia, 5 por ciento para gastos de administración, y quince por ciento del producido de ambulancia (dinero recaudado de los pasajeros que se recogían fuera de las oficinas, es decir, en el recorrido intermedio de municipios). Como se observa administrar una máquina fue más rentable, ya que la empresa no se comprometía con indemnizaciones ni accidentes y recolectaba aproximadamente la mitad de las utilidades netas de este. NPSR, Escritura N°248 del 19 de abril de 1952

³²⁷ En Bogotá las empresas de transporte urbano iniciaron en 1928 después del interés de un inversionista privado Julio Navarrete, quien antes de ser propietario ya se vinculaba al sector siendo ayudante, cobrador y jefe de rodamiento de otras compañías departamentales. Su experiencia y la rentabilidad aparente de su sociedad causó el origen algunas empresas intermunicipales que operaban como entidades afiliadoras de propietarios de vehículos, quienes debían pagar una cuota por cada ruta asignada. Además de conformar un modelo empresarial de contratación, las sociedades eran de pequeña y mediana envergadura que multiplicaron el número de vehículos al servicio de población citadina. PERGOLIS; VALENZUELA, *El libro de los buses de Colombia*, pp. 53 a 57.

³²⁸ Estas cifras corresponden a las unidades que aparecen registradas por escritura pública y actas de constitución o licencias de funcionamiento de las diferentes compañías del transporte boyacense. Fuente Notarial (1930-1965) y *Diario Oficial* (1942-1960)



Camiones (Estaca y Mixto)	-	111	-	111
Camionetas	-	3	1	4
Automóvil	-	15	34	49

Fuente: Elaboración propia con base en fuente notarial y *Diario Oficial* (1942-1965).

La variedad del parque automotor se enmarcó en la existencia mayoritaria de buses y chivas o guajaloteras, que representaron el 60 por ciento de los vehículos destinados al transporte de pasajeros. Sin duda los automóviles y camionetas fueron de utilidad para rutas más cortas denominadas de servicio ejecutivo, es decir, para secretarías, técnicos y personas que pagaban una tarifa más alta por la comodidad, rapidez y movilidad directa. La capacidad de dichas maquinas generalmente fue de seis pasajeros y la utilizaron empresas cuyas líneas intermunicipales no superaban una o máximo dos horas de viaje. Por ejemplo, *Rápido Chicamocha* viajaba por los municipios circundantes a la provincia de Tundama y Sugamuxi, transportaba en automóviles a directivos de algunas empresas ubicadas en el corredor industrial como Acerías Paz del Río o Cementos Boyacá. Desde su constitución manifiesta Hector Araque:

“Nosotros empezamos aquí con modelo 54 y 56 de Ford, eran automóviles. Las busetas, esas aparecieron como en el 91, eso fue con base de una resolución del Ministerio que permitió convertir los automóviles a camionetas, pero por una ley. Nuestra modalidad fue el automóvil principalmente de la Ford 52, 53 hasta el 61 que fue el que más acogida tuvo, era bueno en calidad, resistencia, en velocidad no tanto sino en su potencia y en su capacidad de carga y muy seguro, y repuestos en su época económicas”³²⁹

Tal como señala este empresario, tanto automóviles como buses y demás unidades empleadas para el servicio de transporte boyacense eran eminentemente Ford o Chevrolet, marcas que ocuparon el 70 por ciento del parque automotor. Su acogida no fue única en el mercado regional sino que también tuvieron presencia en el nacional a causa de su eficacia, volumen disponible en la industria, tipo de chasis, capacidad del motor y costos bajos de mantenimiento y repuestos (Véase Cuadro 19). Don Amilcar Sánchez socio de *Expreso Paz del Río* y dueño de un taller mecánico en Bogotá referenció que:

“las maquinas claro eran importadas, eran Ford y de la Chevrolet que ha sido siempre las mejores, y que algunas ensamblaban algo aquí, pero la Ford todo era importado.

³²⁹ Entrevista Hector Araque, socio fundador y afiliado a la Cooperativa de Transportes Rápido Chicamocha, realizada el 24 de enero de 2014.



Por ejemplo, en el año 1959 que hay se arregló el transporte un poco cuando llegaron unos carros muy bonitos como decir hoy en día un Scania, ese Ford 1959 era un carro muy elegante. Todos esos venían de Estados Unidos, importados los chasises y llegaban carros con carrocería importada. Se llamaba carrocería Blue bird”³³⁰

Las chivas o buses mixtos eran vehículos muy importantes para una población predominantemente rural como la boyacense. La posibilidad de transportar a los pasajeros parte de su producción agrícola a los mercados próximos fue una modalidad muy atractiva no sólo para los usuarios, sino para algunas empresas que optaron por comprar este tipo de unidades, con el fin de movilizar un cupo máximo de quince a veinte personas y una a tres toneladas de mercancías. Las guajaloterías se caracterizaron por ensamblarse sobre chasis importados con carrocerías en madera, que tenían una parrilla y/o una parte ya sea adelante o atrás destinada a los bultos y maletas. Además tenían cabinas abiertas y un espacio compartido de silletería en madera para las personas. Cesar Guacheneche refiere que:

“Las de madera existieron hasta por ahí en el años 58 - 59. Esas se dedicaban al transporte mixto, como siempre ha sido ahora tenían su bodega y transportaban equipaje, por ahí mercancías, de los pasajeros, tenían su espacio especial. En esa época esa carrocería de madera no tenían la bodega como hoy, en ese tiempo era encima y tenían allá su parrilla y allá se acomodaba el equipaje. Sí tenía un costo más, según, si cargaban porque en ese tiempo hasta un bulto de papa cargaban, entonces ahí por un bulto de papa cobraban lo de un pasaje, era por peso hasta máximo unas dos arrobas. De ahí para arriba ya se les cobraba.”³³¹

Cuadro 19.

Marcas dominantes en el Transporte Boyacense

	Chevrolet	Ford	International	GMC	Fargo	Studebarker	Otras Marcas
Buses y Guajaloterías	8	32	2	-	4	2	2
Camiones	20	51	17	5	5	3	8
Camionetas y Automóviles	10	9	1			1	7

Fuente: Autoría Propia con base en fuente notarial y *Diario Oficial* (1942-1965).³³²

³³⁰ Entrevista Amilcar Sánchez, socio fundador y jefe de rodamiento de Expreso Paz del Río Ltda., realizada el 15 de febrero de 2014.

³³¹ Entrevista Cesar Guacheneche, socio fundador Expreso Paz del Río, realizada el 10 de enero de 2014.

³³² Se refiere otras marcas como Dodge, De Soto, Plymouth, Mercury y Fiat.



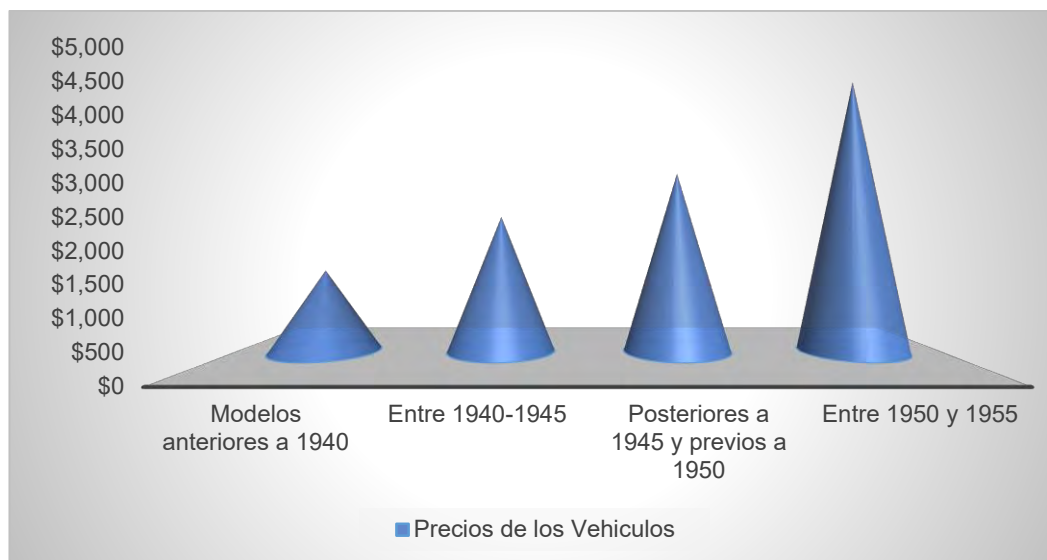
En definitiva, las empresas de transporte podrían cobrar un excedente al pasajero en caso que su equipaje superará los quince a veinte kilogramos permitidos. No obstante, las ventajas de transportar sus productos en menos tiempo y con la garantía del pasaje redondo, superaba los obstáculos y riesgos de la mula o el arriero. De la misma manera, para los transportistas fue más rentable el servicio en chivas, pues la construcción o confección de su carrocería era más económica en comparación a los precios de las cabinas metálicas, sin embargo la inseguridad que estas tenían aumentó con el pasar del tiempo. Algunos hombres de negocios se vincularon inicialmente con guajaloteras, a las cuales después adaptaron carrocerías metálicas fabricadas por industrias locales, por ejemplo Jose Iguavita, conductor y posteriormente afiliado de *Transportes Bolívar Ltda.*

Yo entre a Transbolívar con una buseta mixta hecha de madera, ya después yo le coloqué carrocería metálica. Ambas eran muy buenas porque las de madera esas la hacían en Duitama y Santa Rosa. También en Barbosa, igual las carrocerías metálicas también las habían acá, eso había muchas fábricas. En ese tiempo había la Muisca para bus, y la Invicta que ya acabó, ahí y la suprema.³³³

Por lo general, en el transporte de pasajeros se manejaron tanto máquinas desgastadas como unidades con uno o dos años de antigüedad. Del total de vehículos de servicio público existentes setenta por ciento eran usados, algunos habían estado en el mercado cinco, siete o diez años antes de constituirse las compañías, mientras que otros tan solo tenían algunos meses en funcionamiento. Sin embargo es difícil encontrar carros nuevos proveídos directamente de las casas comerciales, lo cual no infiere que algunas empresas no diversificarán y renovarán su capacidad transportadora, por el contrario se observa que por lo menos diez sociedades contaron con un vehículo o dos cuyo modelo y tiempo en servicio correspondía a un semestre previo. La continuidad de un parque automotor viejo, donde la mayoría de unidades fueron explotadas por varios años fue consecuencia de los altos costos de automóviles o buses nuevos, que en ocasiones duplicaban el precio de los que se encontraban en uso (véase gráfico 9).

³³³ Entrevista José Iguavita, conductor y afiliado a TransBolivar, realizada el 15 de enero de 2014.

Gráfico 9. Precios o valor de los vehículos



Fuente: Elaboración propia con base en fuente notarial, 1930-1965.³³⁴

Un ejemplo fue Flota Valderrama que estableció sus negocios en Tunja durante abril de 1953 bajo un capital inicial de \$6.000 aportado en especie y partes iguales por sus dos fundadores, quienes pretendían movilizar pasajeros y encomiendas a nivel intermunicipal en buses de capacidad para 25 o 30 usuarios. Dos de las seis unidades que conformaron su haber social eran buses Ford cuyo modelo pertenecía al año anterior, el objetivo inicial de los empresarios era tener máquinas que se adaptaran a las dificultades presentadas a lo largo de las carreteras, más allá de su potencia y velocidad.³³⁵ Aunque en su totalidad los vehículos no eran nuevos, lo más significativo para las compañías era su adaptación a la red vial, su calidad y cambio en repuestos y el buen estado de los mismos:

“Lo que se exigía era que se mantuvieran bien arreglados los vehículos, en ese tiempo había buen mantenimiento, y mire que no había casi accidentes. Y eso con las vías que teníamos que eran caminos de herradura y se competía fuertemente y había menos accidentes que los de hoy. La mayoría de las carreteras eran vías sencillas”³³⁶

³³⁴ A pesar que en el gráfico aparecen cifras exactas del costo de los buses o automóviles que sirvieron a la industria del transporte, estos valores son aproximados o promediados con respecto al avalúo general dado por los empresarios a sus máquinas, en este no se tiene en cuenta las diferencias de precios entre fabricantes y tipo de carro. En tanto interesa únicamente develar las variaciones de precios en periodos de cinco años alrededor del valor de compra de los vehículos, para demostrar las contrariedades para adquirir una unidad nueva o de poco tiempo en uso.

³³⁵ ARB: Fondo Notaría Segunda del Circuito Centro, Escritura N° 421 del 23 de abril de 1953.

³³⁶ Entrevista Cesar Guacheneche, socio-fundador Expreso Paz del Río, realizada el 10 de enero de 2014.



Aunque el número y variedad de vehículos existentes en Boyacá pareciera bastante para superar las consecuencias económicas del mercado interno y externo que acarreó la Segunda Guerra Mundial. En realidad el país y el departamento sufrieron una crisis en la importación de máquinas y repuestos por la escases de divisas en 1949, coyuntura que suscitó el incrementó de su precio en las tiendas de distribución local-mientras en Estados Unidos una mercancía valía un dólar en Colombia podía conseguirse en catorce dólares-, favoreciendo a los comerciantes que establecieron negocios para la comercialización de piezas de automóviles. Este contexto afectó a los transportistas, quienes asumieron las fluctuaciones y especulación de costos.

En respuesta a la tensión y problemática económica del sector, muchas empresas optaron por conversar con el gobierno para que les concediera licencias para importar repuestos de manera directa. El Estado otorgó cuatro millones y medio de dólares (4.000.000 USD) para traer camiones y buses, esta cantidad se repartiría entre las distintas compañías, las cuales debían presentar una extensa documentación que demostrara la necesidad y la tenencia de vehículos cuyo modelo fuera anterior a 1945. Sin embargo, la distribución y entrega del dinero solo benefició a la tercera parte de las empresas existentes a nivel nacional (240).³³⁷

Posterior del desembolso a cada sociedad, se discutieron los principios y elementos básicos que se incluyeron en las licencias; marca de vehículos, precio total de estos (valor neto más costo de transporte terrestre de puerto a fabrica, generalmente New York), gastos en moneda corriente colombiana (flete marítimo de puerto nacional, impuesto de aduana por nacionalización, seguros, gravamen de industria y comercio que se pagaba en el municipio donde se matricula el auto), descargue y comisión bancaria. Pese a las facilidades de vinculación al proyecto, las pequeñas empresas debido a lo dispendioso y complicado del proceso de importación no pudieron acceder a esta normativa, en gran parte las sociedades favorecidas fueron aquellas de mayor envergadura regional.

Las marcas dominantes según la oficina de control fiscal y exterior fueron Ford, International, De Soto y Dodge, que coincidieron con la preferencia a priori

³³⁷ ASOTRAN, Importación de Vehículos, p.22.



que tenía la industria del transporte. Para Boyacá se adjudicó 179.776 USD, es decir, un 4.5 por ciento de la partida total, de los cuales se destinaron únicamente un doce por ciento a la compra y traída de buses, dando preferencia a los camiones de carga importantes para la actividad agrícola y ganadera. Con respecto a los catorce departamentos conexos a la propuesta, Boyacá se ubicó en octavo lugar en cuanto al monto recibido por debajo de las regiones con mayor relevancia económica Cundinamarca, Antioquia, Valle del Cauca y los dos Santanderes. Al igual que el territorio boyacense, en otros escenarios generalmente se priorizó en el comercio de camiones por encima de buses o automóviles de pasajeros, ya que para el gobierno nacional un objetivo fue revitalizar el mercado interno (véase cuadro 20).³³⁸

Otro problema que surgió a partir de la Segunda Guerra Mundial fue la crisis en el mercado e importación de llantas, para lo cual las empresas proclamaron algunas medidas en relación a su adquisición y utilidad; en primer lugar responsabilizaron al gerente como mediador ante el gobierno para la entrega de algunos neumáticos que se concedían a las compañías mientras se regulaba este rubro. Y en segundo lugar, autorizaron la compra de llantas por parte de algunas sociedades para conservar un depósito que se destinaba únicamente a servicio de las mismas. Por medio de una solicitud dirigida a la junta directiva, los socios requerían disponer de ellas, de lo contrario cada uno debía suplir la necesidad de su auto.³³⁹

Cuadro 20.
Presupuesto asignado a Boyacá para la Importación de unidades

EMPRESA	CAMIÓN	BUS	TOTAL
Flota Boyacá, Chiquinquirá Ltda.	14.363	4.000	18.363
Cooperativa de Choferes de Boyacá Ltda.	15.799	-	15.799
Transportes Bolívar Ltda.	23.459	6.740	30.199
Sociedad Continental de Transportes	53.143	4.000	57.143
El Rápido Duitama Ltda.	5.745	4.000	9.745
Transportes Aliados Ltda.	11.490	-	11.490

³³⁸ Un dato interesante fue que algunas empresas cuyos socios eran originarios de Boyacá y la capital Bogotá se incluyeron en el presupuesto de Cundinamarca, tal fue el caso de Colombiana de Transportes y Busexpreso- Líneas Carare y Occ. ASOTRAN, Importación de Vehículos, pp. 22-26.

³³⁹ Los casos en donde se referencia la preocupación de las empresas hacia el mercado de neumáticos fueron Automóviles la Colombiana y Transportes el Lago. Véase NPSR, Escritura N°308 del 26 de abril de 1944, y ACS: Notaría Primera de Sogamoso, Escritura N°123 del 6 de febrero de 1946.



Transportes del Norte S.A	33.035	-	33.035
Transportes Santander Ltda.	-	4.000	4.000

Fuente: ASOTRAN, Importación de vehículos, p.25.

Por otra parte, los socios de algunas empresas debían a casas comerciales y a terceras personas sus vehículos, frente a esto las compañías podían responsabilizarse de la deuda a través de fondos de reserva o solicitaban al empresario pagar por cuenta propia, pues en sus estatutos no se mencionaba que del capital social se restaban compromisos financieros. Por ejemplo, *Autobuses Saurer* una de las primeras sociedades del sector nombró como gerente al representante de la casa crediticia Walter Rothlisberger, para garantizar la cancelación total del valor de cada máquina que dicha sociedad había financiado. El gerente a la vez tendría las funciones de tesorero y contador, dado que al liquidar el producto neto de cada unidad deduciría los gastos y un porcentaje mensual que servía como ahorro de los socios para respaldar su contrato de fianza. En pocas palabras, la gerencia en esta sociedad buscaba respaldar las deudas de los empresarios por medio de depósitos a una cuenta de ahorros, castigar con multas el incumplimiento de sus desembolsos y velar por los intereses del avalista.³⁴⁰

Del mismo modo, la compañía *Rincón & Correa* dedicada al transporte de carga y pasajeros por la vía que conduce de Duitama a San Gil, Bucaramanga y Barrancabermeja y, cuyo capital social ascendió a \$6 348 aportados en parte iguales por los fundadores y representados en cuatro buses mixtos y un camión tipo estaca; al establecer sus estatutos dejó en claro que los empresarios cancelarían los créditos en contra de uno y otro a través de la disminución del valor apreciado de sus vehículos y/o contribución. En tanto, la empresa serviría de garante para la financiación de las deudas adquiridas ante las diferentes casas de automotores (Colombia Motor, General Automotriz, Carlos Roger & Cía.). En concreto, la sociedad adeudaba \$3 920, al restar esta suma del haber social *Rincón & Correa* ejecutó el servicio y abrió sus oficinas con \$2 428, monto

³⁴⁰ La idea era que los socios acumularan montos de trescientos pesos para saldar lo estipulado en el documento con la casa comercial a la mayor brevedad posible. El gerente además de percibir un sueldo mensual por su empleo, no podía ser destituido hasta que no se resolviera el contrato. ARB: Fondo Notaría Segunda del Circuito Centro, Escritura N°729 del 6 de noviembre de 1930.



suficiente para tiquetes, obtención de licencia, registros y documentos que la acreditaran dentro de la industria del transporte.³⁴¹

Cabe señalar que no todas las compañías efectuaron los compromisos financieros obtenidos para la compra de sus máquinas. Un caso se observa en la deuda que acreditó *Autobuses Bolívar* hacia “la sociedad colombiana Schlubh” por concepto de repuestos que solicitó el inspector de la empresa de transporte. El incumplimiento del pago de la letra de cambio a cobrar el 10 de febrero de 1931, desencadenó una queja frente a notario en la cual se exigía la cancelación de los \$417 con 63 centavos antes de finalizar el año. El gerente de *Autobuses Bolívar* aceptaba su omisión, sin embargo manifestaba la imposibilidad de cancelar en efectivo dicho total debido a la crisis y enormes pérdidas que asumía. Por lo que propuso finiquitar su pasivo con enseres que tenía a cargo, sin más opción los señores Schlubh aceptaron y recibieron a cambio un bus valorado en 600\$, con este se cubría el monto y los intereses generados por retraso.³⁴²

Asimismo, ocurrió con la obligación percibida por parte de Vicente Ortega ante “la compañía automoviliaria SIDEA S.A” como saldo de un automóvil de turismo y un chasis marca Chevrolet, los cuales habían sido comprados desde 1930 por un total de \$1 580 y cuyo pago se concertó hasta 1931 en tres partes, la primera a realizar en noviembre del mismo año, la segunda procedía para febrero de 1932 y, la última ejecutada seis meses después en Julio. A causa del interés moratorio y la defensa de la entidad acreedora se demandó el pago de una tasa del 1% mensual durante el tiempo predestinado; además hipotecó una propiedad a su favor (hacienda con edificios y huerta ubicada en la vereda “Runta” próxima a Tunja) para garantizar que el deudor no fallará nuevamente.³⁴³

Hacia los años cincuenta cuando se designó al Ministerio de Fomento el ramo de transportes, algunas compañías empezaron a registrar las marcas y los distintivos que identificaban a una sociedad de otra. Generalmente, estas utilizaron un color singular acompañado de un emblema o logo. *Flota Hunza*

³⁴¹ NPSR, Escritura N°144 del 15 de marzo de 1942, Art. 3-4

³⁴² ARB: Fondo Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N°92 del 11 de febrero de 1931.

³⁴³ Como se refiere en los dos casos expuestos las firmas que financiaban repuestos o unidades ya sea a particulares afiliados a una compañía de transporte o a nomenclatura general de las empresas evitaban perder sus adeudos, por el contrario cuando existía la posibilidad y afán de pago aprovechaban para generar ingresos lucrativos que en ocasiones superaban el diez por ciento del importe. ARB: Fondo Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N°708 del 10 de septiembre de 1931.



Ltda. instaurada en octubre de 1952 para servir rutas a nivel urbano e intermunicipal en automóviles notificó a cada uno de los socios que sus vehículos debían pintarse de color cereza con una franja blanca y el respectivo escudo que registró la empresa ante el ministro

Del mismo modo, *Flota Sol* con domicilio en Sogamoso exigía el uso del color gris marrón en sus unidades para diferenciarse de otras empresas que funcionaban en torno a la provincia Sugamuxi. Al mismo tiempo, los socios requerían a los afiliados que sus máquinas tuvieran matrícula o placa de Boyacá,³⁴⁴ con esto se evitaba distorsión y retraso en el proceso de inscripción de las mismas ante instancias de circulación, tránsito y transportes. Igualmente los trámites, accidentes o resoluciones de cada uno se podían solucionar en las oficinas del departamento si cada carro estuviese registrado en el orden local.

El departamento de Boyacá se destacó a nivel nacional por la fabricación de carrocerías, el amplio mercado de refacciones y la expansión de la industria automotriz. Esto aunado al crecimiento del transporte regional, del cual también dependió la entrada de máquinas más modernas al sector. Por ejemplo, uno de los grandes empresarios del transporte Fruto Mejía hacia los años setenta introdujo diez buses con capacidad para 41 pasajeros y cuyo ensamble más moderno ofrecía mayor comodidad y servicio.³⁴⁵

Al vincular los procesos y cambios en el servicio de transporte de pasajeros de Boyacá respecto a otras regiones, se observa que el sistema de buses urbanos en Medellín se estructuró a finales de los años treinta utilizando “camiones de escalera” o chivas que cubrían las rutas y espacios de servicio creadas a partir de iniciativas individuales o empresas consideradas asociaciones corporativas, donde un conjunto de personas se reunía para operar sus vehículos en cierta zona bajo un reglamento y razón social. Al igual que en Boyacá, las primeras camionetas y buses de tamaño mediano se fabricaron en talleres y almacenes de carácter local, los cuales importaron repuestos y chasis para luego ensamblar la carrocería en madera abierta o metálica cerrada.³⁴⁶ Conforme aumentó la demanda de pasajeros y se amplió las líneas de

³⁴⁴ ACS: Notaría Primera de Sogamoso, Escritura N°311 del 12 de marzo de 1953.

³⁴⁵ ARB, *Informativo Boyacense*: Rápido Duitama entrega nuevos buses, 26 de mayo de 1972, p. 6

³⁴⁶ BOTERO GOMEZ, *Historia del transporte público en Medellín*, pp.33-35.



funcionamiento aparecieron unidades de mayor tamaño que en su mayoría eran buses o automóviles Ford y Chevrolet, las marcas de más incidencia en el cambio de modalidad y servicio.

4.3 Los empresarios del Transporte, actores económicos y sociales boyacenses.

La categoría empresario se emplea para referirse a los fundadores y propietarios que dirigieron, estructuraron y aportaron el capital social en favor de constituir y expandir la industria del transporte terrestre a través de vehículos de tracción mecánica, cuyo objeto principal fue proporcionar a la población una forma de movilidad más inmediata y veloz que las existentes a nivel regional (ferrocarril y arriero o mula). Aunque los hombres de negocios que incursionaron en dicha actividad en su mayoría no se caracterizaron por ser individuos con amplios caudales y tener experiencias previas dentro del sector; conformaron un gremio fuerte de gran incidencia en la dinámica económica local y departamental, ya sea por su número o por los vínculos que mantuvieron con el comercio y la producción automotriz.

En términos de Israel Kirzner, los transportistas podrían considerarse empresarios puros, en la medida que ante una actividad desconocida encontraron los artificios de producción, es decir, aprovecharon la multitud de oportunidades inexploradas para incrementar el mercado y suplir las necesidades de algún grupo o comunidad. Además eran propietarios de los recursos y concededores del balance entre los ingresos y costos a partir de un sistema de beneficios.³⁴⁷ De igual forma, se definieron como empresarios públicos, ya que se sujetaban a las regulaciones de su industria, mantenían relaciones con el gobierno, quien fue el centro de registro y legalidad, y a su vez prestaban un servicio a los particulares evitando accidentes y conservando el estado de los caminos y carreteras.³⁴⁸

En paralelo a su tipificación como empresario público, a los transportadores se les concedían algunos derechos cuando eran socios de las

³⁴⁷ KIRZNER, "El empresario", pp. 6-8.

³⁴⁸ Aunque esta aseveración se orientaba a la Provincia de Bogotá, se ajusta a la función económica de los transportistas boyacenses. ROBLES, *Código de Comercio de la Republica de Colombia*, Art. 318-330.



compañías y habían cumplido con sus obligaciones pecuniarias. Se les autorizaba participar de las utilidades sociales incluso antes de conocer el capital inventariado, es decir, el balance semestral o anual que realizaba la junta y el gerente, esto en razón a posibles problemas financieros y algunas situaciones forzosas de cada uno, empero debían responder por la prestación social del conductor y ayudante de sus vehículos.³⁴⁹ De igual forma, la sociedad tenía que distribuir las rutas de acuerdo a su aporte o acciones y pagarles el valor mensual que por fletes le correspondía, a su vez era su deber adquirir para cada unidad una póliza de seguro que cubriera los accidentes y el valor comercial de la misma; a cambio los socios se comprometían a mantener en perfecto estado sus máquinas.³⁵⁰

En ciertas empresas se aplicaron sanciones o multas a los socios por faltar con sus responsabilidades e infringir alguna de las prohibiciones. En caso que algún empresario tuviera que extraer un monto mayor a sus dividendos del fondo común y lo utilizará en sus negocios particulares, se le excluía de las utilidades y se exigía al mismo tiempo reintegrar el dinero más las indemnizaciones que solicitaba la empresa (\$100 a \$200). Asimismo, se despojaba de la calidad de socio cuando nombraba a terceros para reemplazarlo en sus funciones administrativas o cedía sin aval del gerente a título de venta los intereses en la sociedad.³⁵¹ La rigurosidad de las compañías era una forma de prevenir la intervención de agentes externos y desconocidos dentro de la operatividad de las mismas, evitando con esto que se conociera sus discusiones y resoluciones de actas asamblearias en una industria tan competitiva y ciertamente desleal, debido al poco control de las autoridades y el desequilibrio en las tarifas.

Los empresarios no arribaron únicamente de las ciudades principales del departamento o de la capital del país (Bogotá). Sus lugares de origen fueron diferentes municipios de la región, principalmente aquellos que conforman la provincia Tundama, Centro y Sugamuxi (Ventaquemada, Belén, Paz del Río,

³⁴⁹ NSSR, Escritura N°788 del 13 de noviembre de 1946, donde se da inició a Rápido Duitama Ltda.

³⁵⁰ ARB: Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N°787 del 29 de septiembre de 1947, instrumento donde se crea Transportes Figueroa y Morales Ltda. (TRAFMO).

³⁵¹ NSSR, Escritura N°500 del 9 de agosto de 1943, en la que se dio prorroga a Transportes Bolívar Ltda.



Nobsa, Boyacá, Pesca, Firavitoba, entre otros). Además, en gran parte ellos emprendieron sus negocios desde Socha, centro del transporte boyacense hacia el norte. Este pueblo fue relevante por su ubicación intermedia entre el centro, norte y oriente de Boyacá, la cercanía a Paz del Río, y su proximidad a los mercados y redes comerciales hacia otros departamentos. Del mismo modo, se señala que para los años cincuenta ya existían tres empresas importantes fundadas por vecinos de Socha: *Transportes Cúcuta*, *Flota de los Andes*, y *Flota Valderrama*.³⁵²

Por lo general, antes de ingresar a la actividad transportadora los empresarios se dedicaban al comercio y a la agricultura en menor escala, su riqueza la percibieron de pequeñas herencias (terrenos, fincas o casas-habitación) que les dejaron sus padres o abuelos. En algunos casos eran profesionistas e intercalaron la inversión y participación en las compañías con su carrera, tal fue el caso de Segundo Mesa:

Yo trabajaba en el Magisterio, mi actividad principal ha sido el Magisterio yo empecé a trabajar en el año de 1969 y trabajé hasta el año de 1979, luego me retiré después de diez años para trabajar con Bavaria, yo fui contratista de Bavaria y así dure unos dos años. Después de ser contratista de Bavaria fui alcalde de Socha como unos catorce meses, después fui alcalde de Almeida y finalmente regresé al Magisterio como en 1985. Antes ya había estado en empresas intermunicipales como Cooflotax y Expreso Paz del Río, donde manejaba mi propio bus en tiempos donde no había clases.³⁵³

Otros aprovecharon sus conocimientos a nivel superior para apoyar las actividades financieras y fiscales de su empresa, por ejemplo Samuel Castañeda, quien había trabajado como contador en algunas compañías de baldosas en Paipa, y luego a finales de los años sesenta se incorporó a *Expreso*

³⁵² Ramón Cuevas Corredor, Luis Antonio Corredor y los hermanos Fernández respectivamente, Véase ARB: Fondo Notaría Segunda del Circuito Centro, Escritura N°795 del 30 de noviembre de 1948, por la cual se forma *Flota de los Andes Ltda.*, y Escritura de constitución de *Flota Valderrama Ltda.* N°421 del 23 de abril de 1953.

³⁵³ Como se observa en el relato de este empresario, las actividades en donde concurrió eran diversas y disímiles, desde la política y educación hasta contratista de transporte en Bavaria, compañía importante para la fabricación y procesamiento de cervezas. Estar vinculado con diferentes sectores le permitió conocer no sólo la región en el orden económico, demográfico y geográfico, sino constituir relaciones con hombres de negocios y agentes institucionales que le sirvieron y auxiliaron para la legalización y crecimiento de la compañía en donde fue socio. Entrevista Segundo Mesa, socio de Cooperativa de Transportes Rápido Chicamocha, realizada 22 de enero de 2014.



Paz del Río Limitada como socio y director del área de cuentas y tesorería.³⁵⁴ Sin embargo, algunos empresarios desde jóvenes mantuvieron relaciones con el transporte como ayudantes o jefes de rodamiento, e inclusive habían participado en compañías de carga, en las cuales trabajaron con un camión propio en municipios próximos a su lugar de origen, y de ahí frecuentaron con socios o conductores de empresas dedicadas a la movilidad poblacional.³⁵⁵

En cambio otros personajes adquirieron recursos para comprar sus vehículos trabajando como choferes y despachadores de cerveza Bavaria S.A, compañía en la cual permanecieron hasta jubilarse, alternaban dicha labor con su participación como fundadores y accionistas de *Cooperativa Flotax Duitama*, en donde contribuyeron inicialmente con una camioneta o un vehículo nuevo tipo taxi. Don Pedro Gómez Castro recuerda que tras pensionarse se incorporó por segunda vez a una sociedad de transporte de carga, en la que movilizaba carbón de las minas de Paipa hacía la termoeléctrica, no obstante se retiró seis años después cuando consideró menos extenuante el servicio urbano e intermunicipal que cubría las rutas de la cooperativa. De igual manera Eduardo Mesa Pinzón optó por conducir su Ford 61 en la modalidad urbana.³⁵⁶

José Iguavita afiliado de *TransBolívar limitada* conoció el escenario y la actividad cuando fue conductor durante ocho años de dos buséticas,³⁵⁷ en dicha sociedad. Él trabajó para dos señores que eran socios de la misma, a quienes finalmente compró uno de los vehículos para incorporarse y laborar de manera independiente, pues el salario de chofer no se comparaba con las ganancias que obtenían los propietarios.³⁵⁸ Si bien, el señor Iguavita no era empresario del transporte, su relato da cuenta de la estructura laboral al interior de las compañías, en las cuales existía un portador encargado de conducir las

³⁵⁴ Entrevista Samuel Castañeda, socio-contador Expreso Paz del Río, realizada 18 de enero de 2014.

³⁵⁵ Cesar Guacheneche uno de los fundadores de Expreso Paz del Río desde su constitución a finales de los años sesenta manifiesta que su interés y gusto por el transporte empezó desde niño cuando veía los buses y camiones llegar a Socha (su pueblo natal), en donde se aglutinaban comerciantes, personas del común, y campesinos con sus productos para alcanzar la chivita y/o bus que los llevaba a su destino. “Yo antes de ingresar a Paz del Río tuve mi camioncito para mover la carguita por ahí al Norte”. Entrevista Cesar Guacheneche, realizada 10 de enero de 2014.

³⁵⁶ Archivo Privado de la empresa Flotax Duitama (citado en adelante como APFD), “Socios-Fundadores”, *Segunda época*, Núm. 4, diciembre 2004, pp. 16-17.

³⁵⁷ Denominación del común que se le da a los camiones o autobuses medianos.

³⁵⁸ Entrevista José Iguavita, afiliado TransBolívar desde finales de los años setenta, realizada



unidades; un ayudante que se comprometía a conseguir los pasajeros o usuarios; y un asentista que organizaba las máquinas por enturnamiento, en otras palabras a cada bus, camión o automóvil se le entregaba un orden de salida en una hora determina. De este modo, se evitaba la saturación en las vías y la competencia entre socios y afiliados de la misma empresa.

En los transportistas boyacenses se notaron dos tendencias: la participación en empresas de compra, venta y distribución de repuestos, gasolina y vehículos; y la continuidad en el negocio del transporte a través de diferentes compañías. Respecto a la primera se evidencia que establecer talleres de mecánica y estaciones de gasolina de su propiedad, fue una estrategia para disminuir costos en los insumos y mantenimiento de los vehículos; importar las refacciones y adquirir directamente el combustible aseguraba a los empresarios más margen de utilidad y beneficio. En tanto, evitaban el pago del técnico u operario para la revisión mensual de su máquina, y el excedente o precio al consumidor. Esta conducta empresarial Frank Knight la refiere en su obra como empresarialidad, es decir, control de la relación ingresos y gastos en favor de una posibilidad de beneficio. Este último entendido como el resultado de la incertidumbre y las decisiones del hombre de negocios para minimizar los recursos y mantener activa la estructura y operatividad de su compañía.³⁵⁹

Por ejemplo, el empresario José Solano invirtió en dos compañías de transporte (*La Garantía Limitada* y *Autobuses La Mensajería*) y en paralelo fue fundador de la *Sociedad Comercial de Automotores* cuyo objeto era la compra-venta de chasis para buses y camiones, además del alquiler de vehículos a empresas debidamente constituidas. Era un hombre con solvencia económica, pues en las tres sociedades mencionadas, los haberes sociales fueron aportados por dos o máximo tres socios, uno de ellos este personaje. Asociado con uno de sus hermanos Juan Solano, establecieron en Tunja *Autobuses la Mensajería* para movilizar personas en buses de su propiedad a lo largo de las líneas que conducían de la capital a jurisdicciones próximas (Boyacá, Ramiriquí, Arcabuco, Miraflores), con un capital de \$500 efectivo contribuido en partes iguales ubicaron la oficina central y sus agencias intermedias.³⁶⁰

³⁵⁹ KNIGHT, *Risk, Uncertainty and profit*, pp. 271-274.

³⁶⁰ ARB: Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N° 953 del 13 de diciembre de 1941, en la que se consolida la empresa Autobuses La Mensajería.



Por un lado, el interés de José Solano era instalar sus negocios cerca y en favor de su municipio natal (Boyacá), para así mejorar el sistema de transporte utilizado por la población que llevaba sus cultivos al mercado central en Tunja. Por otro, acrecentar su fortuna y perdurar en la actividad transportadora, que en efecto fue uno de sus logros principales, pues inicialmente se vinculó con *La Garantía Ltda.* para explotar un bus marca Ford que había comprado con Antonio Gaona,³⁶¹ y tan sólo cinco años después se convirtió en dueño del 50 por ciento de la misma, incrementando su capital de \$500 a \$8000 de los cuales aportó la mitad. De igual manera, aumentó su plazo de duración y abrió nuevas rutas hacia Bogotá, Duitama, Vélez, Puerto Olaya, entre otros.³⁶²

Un caso similar fue la experiencia empresarial de Daniel Espinosa, quien antes de vincularse al sector transporte era miembro de la compañía *Espinosa & Cía.* que vendía gasolina, aceite, repuestos y accesorios para vehículos, y a la par ofrecía servicio de reparación de los mismos. Este taller se ubicó en una de las propiedades del empresario cerca a la plaza de mercado y a la variante que llevaba a la Central del Norte.³⁶³ Su posición fue estratégica para el crecimiento del negocio, pues, tanto el mercado como la carretera más importante del departamento eran espacios muy transcurridos y obligatorios para entrar a la

³⁶¹ Aunque el bus aparecía en el contrato de compra a nombre del señor Gaona, se declaraba ante notario que cada uno aportó ante la Casa Toro una suma de \$1500 para adquirir el bus marca Ford de carrocería color amarillo, franjas rojas y tapa del motor marrón. ARB: Fondo Notaría primera del Circuito Centro, Escritura N°485 del 18 de junio de 1938, por la cual se constituye una sociedad de hecho entre Antonio Gaona y José Solano para explotar una máquina en la empresa La Garantía Ltda.

³⁶² La compañía Garantía representada por catorce socios, dentro de ellos José Solano solicitó una nueva escritura de constitución en 1939, en donde se reformaron algunos estatutos y se exponía el nuevo capital social de la misma (\$ 500 en moneda corriente cancelados en partes iguales por sus fundadores). En razón a su buen funcionamiento y la continuidad en su servicio cumplidos los cinco años de duración, la empresa se conformó nuevamente bajo el compromiso solidario de don José Solano con su amigo y conocido de negocios Marco Tulio Avendaño. Este es un caso que explica ARB: Fondo Notaría Segunda del Circuito Centro, Escritura N°237 del 13 de febrero de 1946, donde se conforma nuevamente la Sociedad Comercial de Transportes La Garantía Ltda.

³⁶³ El señor Daniel Espinosa fue dueño de aproximadamente el 70 por ciento de la empresa. De las 285 acciones en que se dividió su haber social, 205 eran de él, en tanto era socio capitalista e industrial ya que aportó \$20 500, de los cuales el 70 por ciento se atribuía a un lote provisto de edificios, maquinarias, gasolina, llantas y lubricantes que servían para el montaje de un taller y almacén de repuestos de la misma. El 30 por ciento restante se podía destinar para préstamos de dinero a interés o adquisición de bienes raíces. De este modo, la sociedad dividía su inversión en varios negocios: transporte, mecánica y finanzas ARB: Fondo Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N°477 del 17 de junio de 1941, por la cual se constituye la Sociedad Limitada Espinosa & Cía.



ciudad y a la central o terminal de transporte. Tan solo un año después, el señor Espinosa figuró en la empresa *Sociedad Cooperativa Departamental de Transportes* como uno de los fundadores y miembros del área administrativa; en esta aportó un camión G.M.C modelo 1936 que serviría las rutas Tunja-Camino Carare (Vélez, Puerto Berrío y Barrancabermeja). Su participación en el consejo de administración demuestra el conocimiento de la actividad en cuanto a reglamentación, conservación de unidades y manejo financiero, funciones que aprendió a partir de su participación como socio-mayoritario y gerente en la sociedad de refacciones.³⁶⁴

Aunque la Dirección Nacional de Transportes y los estatutos internos de las compañías prohibían a los socios que se vincularan a dos empresas al mismo tiempo, esta condicionante no fue un impedimento para Daniel Espinosa, cuyo interés era mantenerse dentro del gremio a través de la asociación a diferentes empresas. En 1945, siendo aún socio de *Cooperativa Departamental* ingresa como fundador a *Transportes Boyacá S.A.*, en la cual aporta una acción de \$300 pesos en moneda corriente y un vehículo propio que operaría bajo un contrato, donde, se mencionaba su responsabilidad ante cualquier riesgo. Al igual que en las otras sociedades fue miembro de la junta directiva y encargado de definir su reglamento, aprobar los compromisos de gastos e inversión y evaluar las agencias o sucursales de estas.³⁶⁵ El comportamiento del empresario se caracterizó por situar sus negocios en la misma ciudad (Tunja), ser un agente activo, reconocido y competente dentro de las empresas, y contribuir más ya sea en capital social o por medio de labor administrativa que los demás socios. En efecto, Daniel Espinosa fue un empresario capaz de asumir la dirección de los recursos dentro de un sistema o sector competitivo;³⁶⁶ el conocimiento de las tarifas, el mercado o competencia entre los transportadores y el comercio de los insumos necesarios para la conservación de las máquinas o carros fue una ventaja ante aquellos transportistas que se asociaban a una compañía sin saber el funcionamiento de la misma.

³⁶⁴ ARB: Fondo Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N°368 del 23 de abril de 1942, instrumento de creación de la Cooperativa departamental de Transportes.

³⁶⁵ ARB: Fondo Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N°933 del 10 de octubre de 1945.

³⁶⁶ COASE, "La Naturaleza de la empresa", p.573.



Las relaciones familiares también fueron relevantes en la configuración de la red empresarial entre el transporte y la industria automotriz, y a su vez se transformaron en una de las tendencias de los empresarios para permanecer en el gremio. Antonio Gaona socio de la empresa *La Garantía Ltda.* en 1939 y su esposa María Elena Forero de Gaona fundadora de la *Sociedad Comercial Automotor* en 1940 eran un ejemplo de la necesidad de los transportistas por mantener ciertos vínculos con los almacenes automotriz para garantizar la distribución y comercialización de las refacciones que demandaba su vehículo y en general la compañía a la cual estaba asociado.³⁶⁷

Los esposos permanecieron en el sector hasta 1945, cuando por título de venta transfirieron sus derechos al señor Marco Tulio Avendaño, quien adquirió lo correspondiente a Antonio Gaona por \$500 moneda corriente y compró en \$5000 los aportes de la señora Forero.³⁶⁸ El empresario Avendaño era cercano a los conyugues, ya que en las dos sociedades fungía como socio. No obstante, pretendió ampliar su participación y privilegios dentro de éstas, hasta convertirse en inversionista mayoritario. Respecto al retiro contiguo de la familia Gaona se infiere que las dificultades económicas generadas tras la Segunda Guerra Mundial para importar los repuestos y por ende, conservar en buen estado los vehículos prestadores del servicio avivó un escenario hostil dentro de las empresas; y aún más en el caso de Antonio Gaona cuyo vehículo modelo 1936 ya tenía nueve años en uso o funcionamiento.

Sin embargo, cuando dos o más empresarios con parentesco de grado civil de consanguineidad eran socios de la misma compañía de transporte, se prohibía que ellos durante el mismo periodo fueran miembros de alguno de los entes administrativos.³⁶⁹ Con esto se impedían manejos arbitrarios y decisiones absolutas que beneficiaban únicamente a un pequeño grupo de los accionistas.

³⁶⁷ Véase ARB: Fondo Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N°1238 del 30 de noviembre de 1939, y Fondo Notaría Segunda del Circuito Centro, Escritura N°963 del 31 de octubre de 1940.

³⁶⁸ ARB: Fondo Notaría Segunda del Circuito Centro, Escritura N°1770 del 20 de noviembre de 1945 por la cual Antonio Gaona y María Elena Forero venden sus partes a Marco Tulio Avendaño.

³⁶⁹ En Flota Norte S.A cuatro socios tenían vínculos familiares, dos eran hermanos y dos primos. Los Chaparro manejaban ocho de las 50 acciones del capital inicial, además eran conocedores de la actividad en el orden regional. Santiago había estado vinculado a otras empresas como Transportes Tundama y era dueño de un taller de repuestos (Gonzales y Chaparro) y, Saúl había sido fundador de sociedades en Bogotá. Véase NPSR: Escritura N° del 2 de junio de 1948



En relación a la continuidad de los empresarios en la industria transportadora, se observa que por lo menos dos de ellos buscaron mantenerse en ésta desde la década de los cuarenta hasta mediados de los años sesenta pasando por distintas compañías. Es decir, al liquidarse la sociedad a la cual estaban asociados, el capital acumulado como beneficio de la misma y la experiencia en el ámbito administrativo y operativo les permitía constituir otras empresas o refundar las ya existentes.

Don Santiago Chaparro fue miembro de *Transportes Tundama*, contribuyó con dos buses mixtos marca Ford, uno modelo 1939 y otro 1942 recién comprado en casa automotor evaluados en \$4 300. Suma que equivalía al 15 por ciento del haber total de la empresa y que superaba los aportes de los demás socios.³⁷⁰ Como consecuencia de su primera inversión, en 1944 abrió un taller de compra-venta de gasolina, grasas, repuestos y demás accesorios para revisión y reparación de vehículos; cuyo nombre fue estación de servicios *Tundama Chaparro & Gonzales*. En el cual invirtió con su socio \$5 000 representados en un terreno ubicado en el centro de Duitama (punto de afluencia de comerciantes, negociantes y personas en general), una bomba de gasolina y \$1 000 en compresores, canecas, tanques y utensilios. Allí guardaban y hacían mantenimiento las unidades de su empresa de transportes.³⁷¹ Disuelta cuatro años después *Tundama Ltda.*³⁷² el empresario se convirtió en accionista de *Flota Norte S.A* en 1948, permaneciendo hasta muy entrada la siguiente década, cuando la sociedad aumentó su capital de \$75 000 a \$105 000 y se transformó en una de las empresas con mayor envergadura nacional, dada su modalidad de servicio inter-regional.³⁷³

³⁷⁰ NPSR, Escritura N°213 del 26 de abril de 1942, en la que se conforma Transportes Tundama Ltda.

³⁷¹ NSSR, Escritura N°777 del 26 de noviembre de 1944, en donde se crea el servicio automotriz Tundama Chaparro & Gonzales.

³⁷² NSSR, Escritura N°363 del 15 de mayo de 1946, por la cual se liquida y disuelve la sociedad Transportes Tundama Ltda.

³⁷³ Flota Norte S.A no solo es una de las empresas que continuó su funcionamiento hasta la actualidad, sino que es y fue la más importante del departamento. El incrementó de sus capitales y el giro que tuvo entre sociedad anónima y cooperativa ha sido el resultado del esfuerzo de muchos empresarios, que se vincularon a lo largo del tiempo. Véase: Notaría del Circuito de Duitama (citado en adelante como NCD), Escritura N°370 del 25 de mayo de 1956, donde compareció el gerente y contador de Flota Norte S.A para protocolizar Actas de Asamblea que hacen mención del incrementó de capital, la apertura de oficinas y la importación de vehículos.



El gremio conformado por los empresarios del transporte constantemente vinculado con la industria automotriz boyacense fue aumentando conforme al número de empresas constituidas. Durante el periodo estudiado se vincularon aproximadamente 250 transportistas, de los cuales un setenta por ciento era conductor de su propio vehículo, y el otro treinta contrataba un chofer y ayudante encargados de cumplir con los turnos y rutas establecidas por la compañía. El número significativo de socios-fundadores respondió a la estructura operativa de las sociedades, es decir, aportar una máquina y costear un monto para inmuebles, impuestos y cuestiones financieras le atribuía de manera inmediata el carácter de asociado. Así como la creación de dichas compañías resulta del interés colectivo o particular de distintas personas, se evidenció algunos complejos familiares que dieron paso a la articulación del sistema de transporte con otros sectores como el comercio y mercado al por menor.

4.3.1 Fruto Mejía, un icono del transporte boyacense

Don Fruto Mejía nació en Socha en medio de una familia y un municipio de transportistas, lo cual le permitió conocer el mantenimiento y revisión mecánica de los carros, así como la operatividad y el modo de funcionar de las empresas y los circuitos camioneros (carga) en el orden regional y nacional. Fue adquiriendo experiencia junto a su padre y amigos, quienes lo motivaron a inclinarse por el negocio y, a su vez le enseñaron a conducir camiones y buses. La visión de empresario empezó cuando se vinculó como accionista en Acerías Paz del Río, lo que facilitó su ascenso económico y social.³⁷⁴ Esta industria se consideró a mediados de siglo una de las más modernas del país, sus socios eran personas conocidas en la dinámica económica nacional, de este modo Fruto incursionaba en otros sectores y se mantenía en contacto con políticos y proyectos de modernización que se desarrollaban en Colombia.

Por ejemplo, fue admitido dentro de la construcción de un oleoducto en Putumayo, cuyo entorno geográfico de ciénagas y lodazales causaba temor a un sin número de conductores, empero el espíritu aventurero del señor Mejía como narra él mismo para el diario *El Tiempo* le permitió acrecentar su fortuna y expandir sus actividades:

³⁷⁴ADEL, *El Tiempo*, "Fruto Mejía, el motor del transporte", 31 de enero de 1997.



“Yo hice primero el recorrido -contó- en una volqueta y nada me sucedió. Luego llevé varios conductores, a los que obligué a viajar con sus esposas y llevar, entre sus provisiones, leche y brandy para evitar que se les bajara la tensión. El trabajo consistía en transportar 70 mil metros de gravilla, labor que nosotros hicimos en 15 días”.³⁷⁵

Por dicho trabajo exigió pagos e indemnizaciones que superaron treinta millones de pesos, con este capital compró a bajos costos vehículos de transporte en diferentes regiones, los cuales en ocasiones comercializaba en Bogotá. Tras conocer el gremio, sus necesidades y algunos de los transportistas de mayor trayectoria en la zona comprendida por el altiplano cundiboyacense, adquirió en 1960 la empresa *Rápido Duitama* fundada desde mediados de los años cuarenta por don Mardoqueo Rivera.³⁷⁶ A partir de dicha compañía adquirió y fundó otras sociedades como *Expreso Paz del Río* y *Flota Magdalena*, la primera cuyo objeto desde 1970 fue la comunicación de los municipios del centro de Boyacá con los principales espacios de movilidad en el norte (Güicán, El Cocuy, Socha y Soata) y, la segunda conformada desde 1950 en medio de un contexto de violencia política cruento, que no impidió su ampliación del servicio alrededor de los departamentos por donde circula el río Magdalena (Cundinamarca, Antioquia, Tolima, Huila y Caldas).³⁷⁷

Su participación en la política y la influencia que tuvo los principios liberales en sus ideas, costumbres y accionar empresarial lo convirtieron en un icono de la modernización del transporte en Colombia, pues durante la incursión en las compañías de pasajeros y carga donde fue socio, introdujo los buses Dodge con motor P900 que ampliaron la capacidad transportadora de 28 pasajeros a 32 o 40. Además incorporó una nueva modalidad de servicio interdepartamental a través de los “super-buses” o gaselas que ofrecieron mayor comodidad, más potencia en el motor, altas velocidades para carreteras y el número de asientos (41).³⁷⁸ Estos vehículos de lujo se transformaron en una amenaza para las otras empresas de transporte, pues los usuarios preferían

³⁷⁵ ADEL, *El Tiempo*, “Fruto Mejía, el motor del transporte”, 31 de enero de 1997.

³⁷⁶ “Historia del Rápido Duitama”, en: http://www.elrapidoduitama.com/web/index.php?option=com_content&view=article&id=59&Itemid=74, [Consultado el 15 de junio de 2014]

³⁷⁷ “Flota Magdalena 60 años recorriendo Colombia”, en: <http://www.eldiario.com.co/seccion/ESPECIALES/flota-magdalena-60-a-os-recorriendo-a-colombia090730.html>, [Consultado el 20 de agosto de 2015]

³⁷⁸ ARB, *Informativo Boyacense*, “Rápido Duitama entrega nuevos buses”, 26 de mayo de 1972, p.6



dichas unidades para viajes largos e incluso para la movilidad de Duitama a Tunja, que era una de las rutas donde más sociedades habían.

Mientras algunas empresas ofrecían el servicio a las tarifas contempladas por el gobierno, *Rápido Duitama* bajaba el costo de los pasajes y utilizaba carros más modernos y adecuados al estado de la red vial boyacense. La decisión que tomó Fruto Mejía de reducir los precios en algunas rutas principales (Tunja-Bogotá, Sogamoso-Bogotá) derivó de las ventajas de sus compañías, en cuanto al establecimiento de sus propios talleres automotriz y los vínculos con las instituciones del transporte, particularmente con el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte (INTRA), donde este empresario interfirió en la designación de funcionarios o empleados cercanos a su círculo social y familiar. Socios de otras empresas manifiestan la capacidad de Fruto Mejía en el control de los distintos sectores que integraron el negocio del transporte:

Él los creo en los setenta por lo que tenía vehículos propios no solamente en la Paz del río, sino en la Duitama y en la Flota Magdalena, tenía talleres y bomba de gasolina, todos eran aquí en Bogotá. Siempre Fruto Mejía tuvo su taller donde le arreglaban los buses de él, le hacían mantenimiento a los buses de él. Pero se tenían otros talleres de proveedores de servicio donde los afiliados llevaban sus buses, en una época estuvo un taller que se llamaba Almacén y Taller los andes. El dueño de ese almacén era socio de la Paz del Río, entonces él recibía los buses de los afiliados, los arreglaba en todo aspecto carrocerías, frenos, motores, transmisión y toda la parte eléctrica. Pero generalmente los buses de la familia siempre se mandaban a los talleres de ellos.³⁷⁹

Además de la injerencia que este personaje tenía en instituciones gubernamentales, él era presidente y miembro de algunas asociaciones de transporte tales como la Corporación Nacional de Buses Terrestres,³⁸⁰ donde aprovechaba su poder e influencia para la toma de decisiones en cuanto a paros y agremiación de empresarios que sirvieran para difundir y defender sus derechos y exigencias dentro del sector. En distintas ocasiones manifestaba la necesidad de unificarse como grupo industrial, pues consideraba que había un descontrol y crisis proveniente del establecimiento de horarios de hecho que arruinaban a las compañías cumplidoras de los itinerarios prescritos; fungió como emisor ante los medios de comunicación, de este modo se convirtió en

³⁷⁹ Entrevista a Cesar Guacheneche, socio fundador de Expreso Paz del Río, realizada el 10 de enero 2014.

³⁸⁰ ADEL, *El Tiempo*, “Aguda División en el transporte por buses”, 06 de octubre de 1977, p.30



icono y líder de los transportadores por su capacidad como promotor político bondadoso, que por un lado convencía a los usuarios para no causar molestia, y por otro intervenía en los cambios dentro de la política pública.

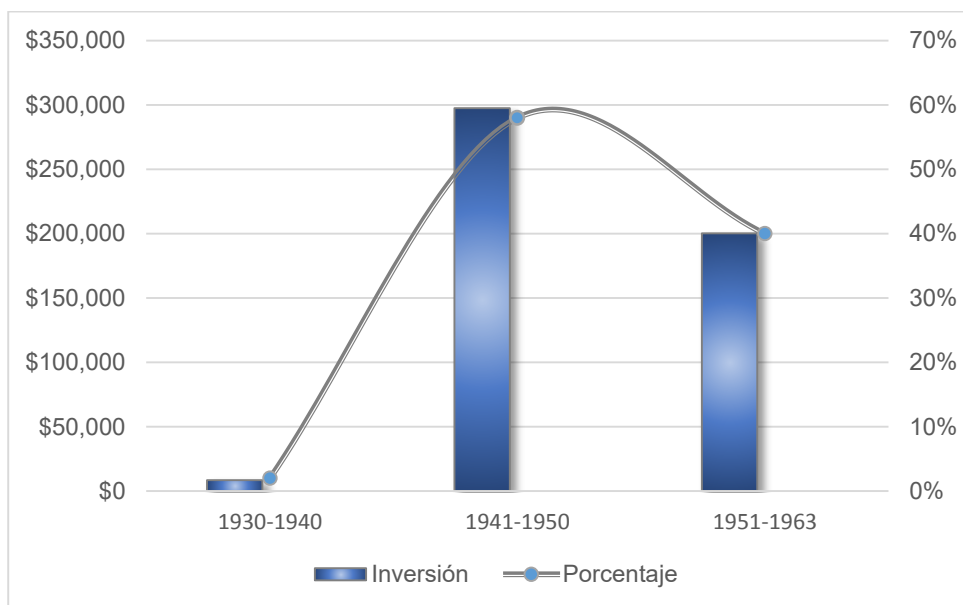
4.4 Crecimiento, capitales y evolución de las empresas de transporte

Las sociedades de transporte en Boyacá se constituyeron con haberes sociales que oscilaron entre los \$500 a \$90000, el aporte inicial de cada una dependía de varios elementos, si el capital estaba representado por el avalúo de los vehículos de los empresarios, o si éste se pagaba en efectivo. Por lo general, los montos que no superaban los tres mil a cuatro mil pesos correspondían a dinero en efectivo dividido en partes iguales entre los socios, el cual se utilizaba para los insumos de oficinas y los periodos de crisis financiera. En estas compañías los vehículos eran propiedad de cada transportista, a quien se responsabilizaba de su mantenimiento y revisión periódica.

La actividad transportadora de pasajeros recaudó durante el periodo estudiado un total aproximado de 506 230 pesos moneda colombiana, que al contrastarse con otros rubros como la industria pesada y manufacturera podría verse como una inversión poco significativa, pero de gran importancia para el entramado productivo local. En tanto la fuente de capital y el objetivo social de la misma permitió la estabilidad de la economía regional a través del vínculo demográfico y mercantil con espacios interdepartamentales.

Al analizar lo percibido para la consolidación del sector en las tres décadas antes mencionadas (apartado 4.1) se aprecia que los años treinta solo aportaron el dos por ciento del capital empresarial, por el contrario la década de los cuarenta y cincuenta representaron el 58 y 40 por ciento respectivamente. Si bien la primera cifra equivalió a la mitad de la inversión, la segunda agrupó la participación de tan sólo 9 compañías dentro de las cuales se encontraban tres consideradas de envergadura nacional, es decir que fueron y son empresas cuyo haber social facilitó la designación de zonas de servicio estratégicas para el crecimiento de las mismas. Esto no implica que durante los años cuarenta no se hayan consolidado sociedades de dicha magnitud, sin embargo de las 16 conformadas en ese periodo el 80 por ciento fueron compañías de carácter intermunicipal que no lograron competir ante las demás (véase gráfico 10).

Gráfico 10. Capital empresarial y diferencias de inversión en el transporte de Pasajeros



Fuente: Elaboración propia con base en fuente notarial (1930-1965).

Usualmente las empresas constituían diferentes fondos para la organización de sus finanzas (pasivos, activos y beneficios). Al llamado *de reserva legal* se destinaba entre el 10 y 20 por ciento de las utilidades netas anuales o semestrales que resultarán del balance general, éste se utilizaba para el pago de cesantías y sueldos de empleados, la cancelación de impuestos y la compra de unidades en las sociedades que se ocupaban de renovar su parque automotor. No obstante, en algunas compañías esta proporción variaba si la suma atesorada era superior al 50 por ciento del capital social, el monto restante se distribuía entre las utilidades o se disponía para capitalizar e incrementar el total de acciones.³⁸¹

De igual forma, se extraía del producido bruto de cada máquina un 10 por ciento asignado para el fondo de garantía individual, los gastos de administración y el fondo común o social. Los porcentajes correspondientes a cada sección, así como el empleo respectivo dependían de los estatutos de cada compañía. Sin embargo, se encuentra que el primero se disponía para robo o pérdida de carga transportadora, perjuicio a terceros y pago de obligaciones contraídas por el

³⁸¹ Las empresas *Trans Bolívar Ltda.* y *Transportes Boyacá S.A* utilizaron esta disposición para expedir o colocar a la venta sus acciones de preferencia a suscriptores que fueran transportistas. Con esto no sólo incrementaban su haber social sino que valorizaban el título de acción, es decir, adquirían mayor capacidad tributaria y más facilidades para la inscripción de rutas y matriculas de nuevas unidades. Véase respectivamente NPSR, Escritura N°661 del 30 de septiembre de 1943; ARB: Notaría primera del Circuito Centro, Escritura N°933 del 10 de octubre de 1945.



socio ante otras entidades financieras.³⁸² El segundo se ocupaba para sueldo de gerente, tesorero y revisor fiscal, así como arrendamientos, cuestiones de oficina (enseres, papelería, servicios), expedición de planillas y tiquetes ante las autoridades gubernamentales.³⁸³ Finalmente, el fondo común era un sistema de ahorro que tenían los socios para momentos de pérdidas o bajas de capital, se depositaba a una cuenta o caja bancaría, y en caso de disolución el liquidador designado por la empresa debía dividir las cuentas con y para cada uno de los socios.³⁸⁴

Generalmente las sociedades realizaban sus consignaciones al Banco de Bogotá, primera entidad bancaria establecida en Colombia hacia 1870 que se convirtió en la más exitosa a principio del siglo XX. Si bien en sus inicios se encontraba centralizada y operaba únicamente desde la capital fue ampliando su cobertura geográfica al fusionarse con otros bancos regionales, uno de ellos el “Nuevo Banco de Boyacá”.³⁸⁵ Sus nuevas filiales le confirieron un título de confianza en otros sectores que acrecentaron sus operaciones financieras facilitándole la emisión de billetes, las relaciones con el mercado exterior y la apertura de cajas o cuentas empresariales. Tanto el transporte como el comercio y las industrias manufactureras depositaron sus fondos de ahorro, dieron apertura a créditos y constituyeron cajas de gasto o reserva en dicho banco.³⁸⁶

No todas las empresas de transporte siguieron este patrón o estructura financiera, *Autobuses Saurer* estableció un sueldo mensual a los socios que oscilaba entre los \$100 a \$120, los cuales se deducían de sus utilidades líquidas al finalizar el año. A la par instituyó un fondo de gastos generales que se asignaba a indemnizaciones y pagos a terceros (abogados, dignificados) para los accidentes donde el conductor fuera culpable, y el restante del producto final se destinaba para los costes de agencias, salarios a empleadores, cancelación de impuestos (renta y placas), al igual que las matrículas de vehículos y rutas.³⁸⁷

³⁸² NSSR, Escritura N°788 del 13 de noviembre de 1946, en la que se constituye Rápido Duitama Ltda.

³⁸³ NPSR, Escritura N°107 del 12 de febrero de 1946, por la cual se solicita prorroga a la sociedad Automóviles la Colombiana.

³⁸⁴ ROBLES, L., *Código de Comercio de la República de Colombia*, Capítulo 1, Sección Sexta, Art. 539, p. 95.

³⁸⁵ ACUÑA RODRÍGUEZ, O. “Aproximaciones a la historia empresarial de Boyacá”, pp. 4-5.

³⁸⁶ MORA CUARTAS, A., SERNA RODRÍGUEZ M.; “La entidades bancarias en Colombia”, pp. 3, 7-8.

³⁸⁷ ARB: Fondo Notaría Segunda del Circuito Centro, Escritura N°729 del 6 de noviembre de 1930, que ratifica la fundación de Autobuses Saurer.



Del mismo modo, *La Garantía Ltda.* estipuló que del producido en tiquetes el 90 por ciento cada mes se integraba a la cuenta del propietario de la máquina y el 10 por ciento sobrante le pertenecía a la sociedad para propaganda, administración y utilería.³⁸⁸

Las modificaciones entre una y otra compañía obedecieron a las transiciones que tuvo la actividad y orden empresarial del transporte, es decir, los primeros años de fundación de sociedades regionales tuvo un carácter más empírico y colectivo, pues el estatuto interno de las empresas solo exigía algunas menciones sobre capital, administración y contabilidad o balances generales de inventario. Sin embargo, con la reglamentación de 1945 el Estado exigió la consolidación de al menos un fondo de reserva; a su vez obligó a las compañías por un lado a asegurar sus vehículos, y acarrear más gastos en inscripción y matrícula de los mismos, y por otro solicitó informes más detallados en cuanto a los activos, bienes inmuebles, producido mensual evidenciado en tiquetes y costos de viajes, gastos de oficina, agencias e insumos requeridos para el mantenimiento de las máquinas.

Al mismo tiempo pretendía controlar las finanzas y utilidades de las sociedades, para evitar asignar líneas o rutas a aquellas empresas que evidenciaban con anterioridad quebrantos en sus haberes sociales y capacidad de ahorro o acumulación de dinero.

Esto motivó dos situaciones, una a corto plazo la proliferación o entrega inmediata y desorbitada de licencias de funcionamiento sin notificaciones o requerimientos mínimos. Y otra, a largo plazo la fusión y/o quebranto de ciertas compañías incapaces de competir tanto económica como operativamente con sociedades cuyo radio de servicio rebasaba las fronteras político-administrativas del departamento, para incrustarse y conformar un sistema de transporte regional que articuló a los dos Santanderes, Cundinamarca, la comisaría de Casanare con Boyacá. Las jurisdicciones mencionadas a nivel de usuarios fueron significativas, en tanto desde allí provenían comerciantes con productos de tierras más cálidas, y partían familias a visitar parientes o en búsqueda de

³⁸⁸ Este porcentaje se modificó en 1942 cuando la empresa solicitó prórroga, e incrementó su asignación mensual a 15 por ciento quincenal. ARB: Fondo Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N°1238 del 30 de noviembre de 1939, a través de la cual se constituye la sociedad colectiva La Garantía.



espacios vacacionales que ofrecieran clima y paisajes distintos a los de su cotidianidad.

La regularización y vigilancia en torno al transporte se acentuó a partir de década de los cincuenta cuando se expidió una nueva normativa de la actividad, donde el registro de las empresas se evaluaba de acuerdo al reglamento de la misma, la relación detallada de cuentas al por menor y los contratos de administración de vehículos. Esta información adscrita se enviaba tanto a las Cámaras de Comercio como al Ministerio de Fomento, instituciones que supervisaban sus libros de contabilidad y el número de máquinas activas.

En relación al proceso de liquidación se conoce con certeza los motivos de tres sociedades que se disolvieron durante la década de los cuarenta e inicios de 1950 en razón a las nuevas disposiciones del sector y algunas problemáticas internas de las mismas. En el caso de la compañía *Domingo Pérez H. Ltda.* los socios, en particular Domingo Pérez quien era representado legalmente por Juan Ríos originario de San José de Cúcuta manifiesta su insatisfacción en torno al manejo del negocio, y considera que hubo un abandono de la sucursal ubicada en Duitama (domicilio principal de la empresa). Pues las mercancías y repuestos enviados desde Cúcuta eran muy costosos y con reducido margen de utilidad, lo cual no permitía fiar como se hizo durante el tiempo que estuvo instalado. Los saldos incobrables superaban los montos en efectivo correspondientes a ventas y ganancias mensuales. De igual forma, sugirió que al vivir los socios en dos ciudades diferentes existieron problemas de comunicación incluso para el pago de pasivos o deudas de ésta. Dada la situación tan compleja decidieron liquidarla tras haber vencido su plazo y distribuyeron por mitad los beneficios o pérdidas, dejando claro que el socio Fuentes podía retirar sin problema sus instalaciones para expendio de gasolina.³⁸⁹

En contraste con el escenario de discordia presentado por la compañía *Domingo Pérez H. Ltda.*, los empresarios y socios de *Transportes Tundama* decidieron liquidarla y darla por terminada debido a la fuerte competencia que se intensificó durante los años previos a su disolución (1946). No obstante,

³⁸⁹ El objetivo final era dejar el negocio bajo el control y poder único del socio Pérez, quien estaba facultado para continuar con él, comprometiéndose a la cancelación de deudas y a la reorganización de la venta de repuestos a los carros que vinculaba. NPSR, Escritura N°704 del 22 de junio de 1943, que da paso a la disolución definitiva de la empresa Domingo Pérez H. Ltda.



adjudicaron un valor para la razón social de la empresa por \$240, pues de antemano conocían las facilidades que estaba dando la Dirección Nacional de Transportes y Tarifas para la instauración de sociedades. Ellos concluyeron el negocio antes que presentará altas pérdidas sociales y especulaciones negativas de funcionamiento y aporte al sector. Por consiguiente, se observa en el balance general expuesto en acta asamblearia una utilidad líquida de \$10613 que resulta de congelar los activos (\$57079) y pasivos de la misma (\$46455); beneficios que se dividieron entre los socios conforme a su participación económica inicial (véase cuadro 21 y gráfico 11).³⁹⁰

Cuadro 21.

Ganancias líquidas retribuidas a los socios de *Transportes Tundama Ltda.*

Empresario	Utilidades (en pesos)	Porcentaje
1.Rafael Becerra	1065	10.1
2.Rafael Camargo	942	8.9
3.Santiago Chaparro	1762	16.6
4.Gumersindo Gonzales	696	6.5
5.Ismael Flechas	1024	9.6
6.Raúl Gómez	532	5
7.Joaquin Parra	737	6.9
8.Julio Sandoval	737	6.9
9.Luis Sandoval	819	7,7
10.Jorge Sarmiento	286	2.7
11.Jesús Ojeda	1065	10.1
12.Víctor Zambrano	942	8.9

Fuente: Elaboración Propia con base en Escritura N°213 del 23 de abril de 1942 y Acta Asamblearia de 31 de julio de 1945.³⁹¹

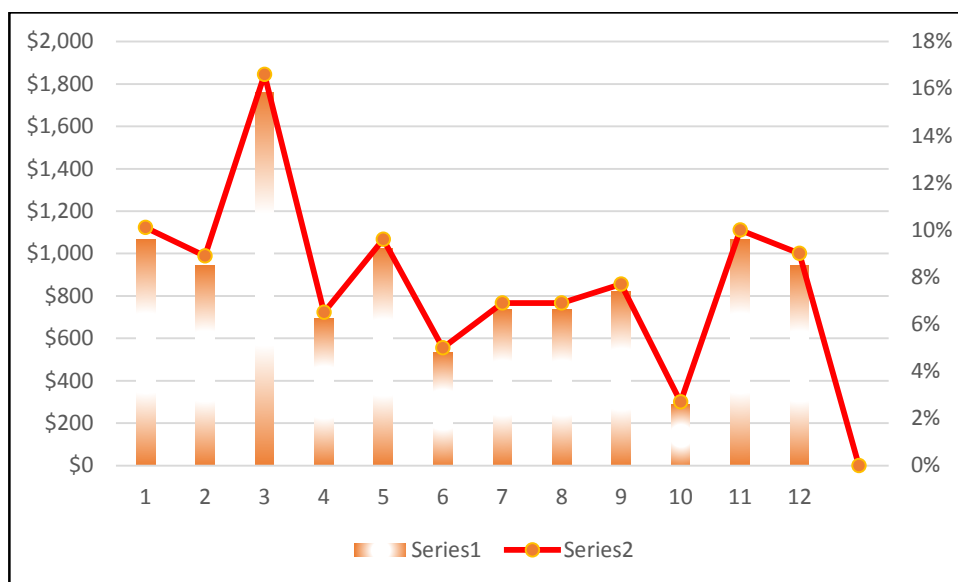
El capital original de la compañía en 1942 era \$28400 representados en los trece vehículos aportados, lo cual infiere un aumento del ingreso bruto del 50 por ciento en menos de cuatro años frente a un margen de ganancia neta del 37 por ciento sobre el haber social, que se repartió entre los socios acorde al avalúo de su unidad incluyendo el dinero correspondiente al transportista Alberto Guerrero, quien se retiró de manera voluntaria poco tiempo después de su

³⁹⁰ NSSR, Escritura N°363 del 15 de mayo de 1946, donde se resuelve terminar Transportes Tundama Ltda.

³⁹¹ La partición de ganancias se realizó en base al capital adscrito y la razón de 0.4 por cada peso contribuido, la cual acordaron los socios por acta de asamblea. Por ejemplo, si el socio Santiago Chaparro había aportado \$3 300, se multiplicaba dicho capital por la fracción establecida y de esto resultaba el total de su beneficio.

registro.³⁹² A partir de este caso podría plantearse que el negocio del transporte era rentable en la medida que los empresarios no perdían su aporte inicial (dinero o bien inmueble), por el contrario percibían utilidades fijas relevantes.

Gráfico 11. Margen de utilidad empresarial de *Transportes Tundama Ltda.*



Fuente: Elaboración Propia con base en Escritura N°213 del 23 de abril de 1942 y Acta Asamblearia de 31 de julio de 1945.³⁹³

Al parecer tres de sus fundadores (Rafael Camargo, Víctor Zambrano y Jorge Sarmiento) adquirieron el giro social en 1949 para conformar nuevamente a *Transportes Tundama*, transformándola en sociedad anónima pionera del servicio de modalidad urbana e inter-municipal en taxis. Empero, su estabilidad y nuevo periodo de fundación perduraría tan sólo un mes, cuando los empresarios decidieron liquidarla por incumplimiento de la normativa y carácter moderno de la industria del transporte, pues no llevaban registro en escritura pública del ingreso y salida de socios o afiliados inscritos con un vehículo de su propiedad, y a su vez infringían con los compromisos de organización que exigía la actividad, ya que la mayoría de sus socios se retiraron y renunciaron a sus obligaciones trascurrido una semana o dos de su constitución.³⁹⁴

³⁹² NPSR, Escritura de creación de la sociedad de Transportes Tundama Ltda. N° 213 del 23 de abril de 1942.

³⁹³ En el gráfico la numeración del 1 al 12 corresponde a los socios fundadores de la compañía, la serie 1 representa la ganancia obtenida en pesos, y la serie 2 ejemplifica el porcentaje recibido por cada uno respecto al valor total de la utilidad líquida.

³⁹⁴ Se adjudicó a cada empresario \$300 por capital aportado, \$405 por utilidades y un cinco por ciento del producto bruto de fletes y la suma del total de tiquetes vendidos hasta la fecha de reunión (31 de julio de 1949)



Por resolución general las seccionales de Transporte debían estar informadas de variaciones en la capacidad de las empresas, y cambios en el empadronamiento de unidades. A la par ninguna sociedad podía mantenerse sin por lo menos la mitad de sus socios-fundadores (en Transportes Tundama solo quedaban 15 de los 60 que firmaron acta de constitución).³⁹⁵ Más allá de esto se observa premura e insuficiencia en el proceso de creación de algunas compañías, que sin revisar la legislación respectiva y conocer previamente su funcionamiento u organización industrial decidían iniciar sus negocios. *Transportes Tundama* es un caso, sin embargo se referencian otros como *Sociedad Continental de Transportes* que en un año, máximo dos expedían o solicitaban ante notario cambios en su escritura inicial por falta de artículos que no habían contemplado y hacían parte de la disposición ordinaria para su filiación legal.

Por otra parte, se encuentra que algunas empresas ya sea en su establecimiento o disolución recibían ingresos por concepto de ferrocarriles.³⁹⁶ Estos concernían al pago que realizaba la compañía Ferrocarriles Nacionales por movilizar a sus trabajadores, o por cargos de firmas-contratos en donde las sociedades de transporte se encargaban de trasladar parte de la carga hacia los ramales comprendidos en la ruta Duitama-Cúcuta. Es decir, los camiones y chivas trabajaban en conexión con la red férrea percibiendo una retribución por tonelada y/o peso total de la mercancía.

Los problemas en materia de transportes hacia finales de la década de los sesenta se agudizaron aún más, en especial la excesiva competencia que provocó multiplicidad de reclamos por parte de las empresas prestadoras del servicio. Los dueños y gerentes de *Cooperativa Flotax Duitama*, *Transportes Bolívar S.A* y *Flota Norte Ltda.* hicieron un llamado al presidente Alfonso López Michelsen, en el cual manifestaron la existencia del monopolio de Fruto Mejía (*Rápido Duitama* y *Expreso Paz del Río Ltda.*) a quien las entidades de transporte le permitían despachar buses cada cinco minutos a lo largo del día,

³⁹⁵ Tema abordado de manera más amplia en el capítulo 3.

³⁹⁶ A la empresa *Colombiana Ltda.* se le transfirieron 0.25 pesos por tonelada cargada y entregada en el lugar de destino, de lo contrario al presentarse problemas y perdidas de la mercancía ésta sociedad se responsabilizaba de compensar el daño. Véase: NPSR, Escritura N°136 del 21 de febrero de 1946, en la cual se funda Transporte Colombia Ltda.



además le dejaban ubicar sus vehículos automotores en sitios privilegiados, únicamente porque eran autobuses más modernos y de mayor capacidad.

Además señalaban las influencias políticas de este transportista en cuanto a la designación de rutas, itinerarios y licencias de funcionamiento de otras compañías, es decir, el gremio suponía que él aprobaba o rechazaba la existencia de una u otra sociedad. En este sentido, consideraron que la saturación tanto de buses como de taxis en Duitama, Tunja y Sogamoso era consecuencia del exceso de vehículos que matriculaba Fruto Mejía en las rutas intermunicipales Bogotá-Tunja-Duitama-Sogamoso-Paz del Río. Finalmente, las compañías que reclamaron al gobierno nacional, amenazaron con retirar y entregar sus vehículos al Instituto de Transportes, para que garantizará su subsistencia y la de centenares de familias.³⁹⁷

El escenario del transporte regional no era una coyuntura sino resultado de una secuencia de errores del gobierno y las entidades regulatorias de la actividad, en Boyacá desde los años cuarenta se concedieron un sin número de licencias a particulares y compañías para operar en determinadas rutas, situación que generaba descontento a empresas consolidadas desde años anteriores, las cuales habían organizado el sector en el departamento y fuera de él.³⁹⁸ Por ejemplo, se puede mencionar a Transportes Bolívar, Líneas Carare y Occidente, La Garantía Ltda, Transportes Tundama, entre otras que sin una fijación de líneas de servicio se establecieron en todas las zonas y provincias de Boyacá.

Más allá de las quejas presentadas se observa la omisión y negativa de ellas por parte del gobierno, pues durante 1946 y 1953 se multiplicó al doble el número de empresas existentes y con esto se incrementó la congestión y competencia de la actividad transportadora. Cabe señalar que la constitución aligerada de sociedades del transporte de pasajeros fue efecto de la facilidad que tenía a nivel legislativo su instauración, los pequeños caudales que exigía la vinculación de una persona como empresario o socio-fundador, y la rentabilidad

³⁹⁷ Aunque el señor Mejía era un representante del gremio a nivel nacional, era despreciado por la actividad regional por el control económico y político en las zonas de servicio. APFD, Carta y denuncia abierta a la opinión pública redactada por Flotax Duitama y apoyada por las otras empresas, 17 de julio de 1978.

³⁹⁸ AGNC, *El tiempo*, Varios Problemas entre los transportadores de Boyacá, 7 de enero de 1943, p.2



que parecía tener la movilidad de personas y carga en el departamento debido al creciente proceso de urbanización y a la cercanía con la capital del país.

Si bien dicha proximidad con Bogotá se asumió como ventaja para la expansión de las rutas de transporte, en muchos casos se vio como un fenómeno de dependencia que imposibilitó la apertura del mercado y producción interna, ya que allí se abrían espacios para el transporte, pero se competía en precios y comercio de productos casi idénticos. Como solución se propuso salir del “embotellamiento” vial y económico para mirar hacia otros lugares como Cúcuta y Bucaramanga.³⁹⁹

En base a dicha propuesta, se plantea que las compañías con rutas o servicio hacia estas ciudades lograron solventar la exagerada competencia, pues como se ha mencionado en su gran mayoría las empresas funcionaron en torno a la línea comprendida entre Bogotá-Sogamoso, sin fijarse en las posibilidades y volumen de pasajeros existentes hacia otros espacios. Es decir, las sociedades cuya capacidad transportadora les permitía expandir su negocio a diferentes lugares, dejando a un lado servicio centralizado en las grandes ciudades fueron aquellas que lograron mantenerse en la actividad por tres décadas o más.

³⁹⁹ ACS, *Acción Cívica*, Los transportes en Boyacá, 27 de noviembre de 1954, pp. 3, 6.



CONCLUSIÓN

El transporte en Colombia ha sido considerado un servicio integrador tanto social como económicamente, su importancia ha estado determinada por los procesos históricos y las demandas cambiantes de una sociedad en movimiento. Sin embargo, el origen de un nuevo sistema respecto al anterior, dependió del manejo y las características morfológicas de un país geográficamente diverso y complejo. Aunado a ello las diferentes modalidades (fluvial, férreo, o por carretera) tuvieron un uso y desarrollo regional distinto acorde a las dinámicas territoriales y necesidades económicas propias de sus tejidos productivos.

Asimismo el control y construcción de los sistemas de transporte y su infraestructura por lo general se concesionaron a empresas extranjeras (inglesas, alemanas y norteamericanas), que regulaban en muchas ocasiones bajo su autonomía las tarifas y rutas. Es decir, la intervención gubernamental se redujo a la aceptación de proyectos y la promulgación de algunas leyes regulatorias en favor de la anhelada pero tardía idea de integración del interior con las fronteras y zonas marítimas.

Los puertos, el río Magdalena y la red férrea constituida alrededor de espacios regionales estratégicos para la economía nacional sirvieron a finales del siglo XIX para comercializar los enclaves agrícolas y manufactureros direccionados a flujos de mercado externo, no obstante los proyectos incipientes de modernización desplegados a principios de la pasada centuria modificaron la racionalidad del transporte, en tanto este tuvo como objetivo principal la movilización de carga, mano de obra de la industria y maquinaria importada para el crecimiento de la misma, al igual que la conexión interregional de los departamentos. La transición encontrada entre los sistemas radicó por un lado, en el incremento productivo de los diferentes rubros, y por otro en la reducción de costos y tiempo de movilidad. Empero uno de sus principales problemas fue el afán de la clase política por implementar cambios sin prever presupuesto y dar solución a los conflictos que ya se tenían, por ejemplo la falta de articulación de las líneas ferrocarrileras o el deterioro de estas debido a la carencia de técnicas para su conservación.

El camión como antecedente principal del transporte de pasajeros fue un medio autosuficiente desde el orden empresarial y económico, pues suplió las



insuficiencias del ferrocarril facilitando la unificación de centros de distribución y consumo en el mercado interno. Aunque se adaptó a las limitaciones de las obras públicas a nivel de carreteras, el atraso en estas últimas impidió su expansión hasta mediados de los años cuarenta, cuando las reformas de corte liberal incentivaron algunos ramos (infraestructura, servicios, mercado laboral, entre otros). Por otro lado su implementación entrevió la importancia económica del espacio conformado por el corredor comercial e industrial existente entre Boyacá, los Santanderes, Bogotá y posteriormente los llanos Orientales, en donde se concentraron algunas de las empresas cementeras, siderúrgicas, metal-mecánicas y de servicios más relevantes del país.

Si bien la vinculación de Boyacá a este espacio productivo regional le permitió intercambios de productos agrícolas, inclusión a la política económica del país que benefició las zonas colindantes con el centro administrativo e institucional consolidado en su capital Bogotá. Y lo convirtió en foco para sedes de algunas industrias constituidas en otros departamentos, cuyo crecimiento empresarial dependía de la ubicación geoestratégica de sus bienes. Este en sí mismo da cuenta de procesos y dinámicas económicas locales caracterizadas por un entramado productivo que se dedicó a diferentes actividades; agropecuaria, empresarial, artesanal e industrial, donde la transición de una economía rural hacia otra primordialmente urbana erigió la forma cómo se desarrollaron y relacionaron dichas actividades.

Por consiguiente se deja de lado la hipótesis que refiere a Boyacá como un espacio dependiente y subestimado por la economía capitalina, en cambio se plantea que el tejido regional boyacense amplió y facilitó las dinámicas propias del altiplano, en tanto abasteció de insumos y cultivos, configuró una red de transporte que incluyó las demandas de mercados y usuarios no solo de Bogotá sino de Bucaramanga, Cúcuta y jurisdicciones próximas a Puerto Berrío, y finalmente dotó de fuerza laboral a fábricas, compañías u oficinas situadas a su interior.

A su vez se revierte la consideración de atraso, bajo la cual se ha catalogado a la dinámica económica boyacense desde la historiografía partidaria de las teorías de modernización u otras versiones ortodoxas de la economía del desarrollo, donde se identifica e iguala a dicha modernización con el crecimiento de la industria. En la presente investigación se expone que más allá de las



industrias instaladas en el departamento, el comportamiento empresarial tanto en el sector servicios (transporte, bancos) como en la agricultura y el comercio es un factor decisivo para los cambios económicos regionales. De modo tal, los negocios familiares con predominio de capitales oriundos de la región que resultaban del interés de personas procedentes de la misma fueron fundamentales para la configuración y vínculos entre las empresas y diversos sectores.

Inicialmente el objetivo de la investigación planteó un estudio en torno a la conformación y evolución histórica de las empresas de transporte de pasajeros en Boyacá, no obstante conforme avanzaba la sistematización y análisis de fuentes el trabajo amplió su perspectiva hacia otros aspectos inherentes a dicha modalidad, sin los cuales no podría entenderse su crecimiento y operatividad. La política pública que le determinó categóricamente, es decir, fijó sus características, objetivos y formas de organización administrativa que le diferenciaba respecto a otros sistemas de transporte, y a su vez lo sujetó en cuanto a expansión del servicio y coste del mismo. De igual manera, la infraestructura o red vial regional marcó las zonas de mayor dinámica socio-económica, pues el trazado de carreteras o caminos de herradura se proyectaba con un fin específico de forma tal que se cumplieran medianamente las demandas sociales, beneficios políticos y exigencias empresariales.

La iniciativa del transporte de pasajeros en Boyacá surgió del interés de un grupo considerable de empresarios, quienes a través de pequeñas y medianas fortunas compraron algunos vehículos o aportaron cierto capital al haber social de cada una de sus compañías. Entender el proceso de constitución, las problemáticas entre estas y su impacto a nivel de cambios o beneficios para el espacio regional estudiado, implicó realizar una aproximación a la historiografía empresarial como referente metodológico por medio del cual se respondió a varias de las inquietudes planteadas.

Por ejemplo, el actuar empresarial de los transportistas que en muchos casos no tenían una experiencia al interior del sector, pues estaban relacionados con actividades agrícolas, comercio al por menor, y servicios profesionales les exigió convertirse en conductores de sus propias unidades para así acercarse al funcionamiento de las agencias, manejo de las planillas, promedio de usuarios diarios, y costos de recorrido según distancia y estado de la vía (gasolina, llantas,



repuestos, aceite); elementos imprescindibles para la planeación de su inversión en cuanto a gastos y utilidades netas obtenidas, así como la gestión de solicitudes ante instancias gubernamentales en favor de la ampliación de sus rutas e incremento de los precios por tiquete. En suma al empresario le correspondió vigilar la operatividad del servicio, registrar las finanzas mensuales y semestrales que presentaría frente a las juntas directivas, y acrecentar su capital ya sea en la empresa o en rubros relacionados con la misma (industria automotriz).

El comportamiento empresarial y el devenir del sector condicionaron tal como se señaló en la hipótesis, la evolución y cambios dentro de las compañías de transporte, que dentro de su natalidad empresarial refieren un proceso cronológico en relación al número de sociedades creadas por año o periodo. Pero dialéctico en la forma de vincular su capital y en el uso de tácticas para superar las limitantes económicas e históricas que se originaron a consecuencia de la fuerte competencia y el desorden interno de la actividad. En otros términos las empresas invirtieron sus haberes según radio de operación (urbano, intermunicipal o interregional), tipo de sociedad que legitimaba y determinaba su registro, la proyección que hacían del negocio acorde al número de unidades, total de acciones y resultado reflejado en la capacidad financiera de su fondo de reserva.

De otra parte las compañías con mayores haberes sociales consideradas de envergadura nacional por el control que ejercían en rutas hacia capitales de otros departamentos, se unificaron o quebraron a sociedades cuya zona de servicio se redujo a dos o tres líneas máximo. Este proceso de crecimiento y bancarrota de unas u otras derivó de factores determinantes en su permanencia, por un lado los vínculos y ocupación de cargos políticos facilitaba a los empresarios disponer, cambiar e incluso instaurar nuevas normativas que beneficiaran sus ganancias, al igual les permitió sobornar a autoridades locales encargadas de regular el flujo de buses, tiempos de salida y espacios de parada o ascenso de pasajeros. Por otro la capacidad transportadora que se asignaba dependió del crecimiento, capital y utilidad empresarial, entre más número de unidades y mejores balances financieros eran más amplias las zonas de servicio.

Sin duda otro aspecto a considerar dentro del proceso evolutivo de las compañías fue el papel del empresario Fruto Mejía, quien a diferencia de los



otros transportistas logró escalar rápidamente en la economía boyacense hasta transformarse en figura de representación política y poder regional. Además del capital invertido en sus compañías este personaje gozó de beneficios sociales e institucionales que coadyuvaron al control local e incluso nacional del sector transporte. En este sentido, se plantea que la reducción del número de empresas conformadas durante el periodo de estudio obedeció al creciente acaparamiento de rutas o zonas de servicio por parte de las compañías donde este hombre de negocios mantenía vínculos y acciones.

Por otro lado, el estudio del transporte de pasajeros demostró que este sistema complementó y aventajó paulatinamente el uso o explotación de la red férrea en su proyección gubernamental, demanda social y efectividad económica para diferentes espacios a mediados de la pasada centuria en Colombia. Por ello analizar sus avances, transformaciones e insuficiencias involucró aspectos poco referidos para explicar en el orden económico y social algunos procesos históricos.

En primer lugar la infraestructura vial ha sido un asunto limitado a planteamientos genéricos asociados en su mayoría a la conformación del corredor industrial, las reformas liberales de los años treinta, y el vínculo entre el departamento con la capital del país; que pese a ser acontecimientos de trascendencia regional y nacional dejan de lado otras circunstancias que trataron de abordarse de forma incipiente en la presente investigación: los planes nacionales que fraccionaron la red en troncales, departamentales y municipales de acuerdo a su función o financiamiento; la relación e incidencia del trazado férreo en la proyección de las carreteras; la utilidad económica, beneficio social, e interés político en contraste a la expansión que tuvo las vías en Boyacá, y las problemáticas encontradas en su construcción a causa de la orografía, escases de materiales y técnicas, falta de articulación, presupuestos y propuestas incongruentes al contexto local.

Aunque en el trabajo se mencionaron dichos factores, fue necesario enlazarlos para entender de qué forma creció la infraestructura vial de Boyacá y cuál fue su impacto en el panorama social de aquel entonces. El trazado de las carreteras respondió primero, a la ubicación de caminos troncales como la Central del Norte y la vía al Carare que permitieron la integración comercial y económica del departamento hacia Bogotá y los santanderes, es decir, en un



primer momento la obra pública se pensó en favor de la articulación nacional de mercados y poblaciones. Sin embargo procesos endógenos del departamento como las redes de intercambio agrícola; exploración de yacimientos mineros para el desarrollo de industria pesada, demandas de sistemas de transporte complementarios al ferrocarril, así como la distribución de insumos para las compañías manufactureras y para los habitantes de la región en efecto se convirtieron en las razones principales de proyección y construcción de vías.

En este orden de ideas, se reafirmó que la configuración de la red vial regional también se orientó a la integración económica del interior, dando prioridad a la conexión del centro con el norte y oriente, de modo que se posibilitará la configuración de un mercado local en consonancia a la incipiente industria departamental. A su vez esta se condicionó a los procesos migratorios campo-ciudad y a la concentración demográfica relativa de los centros urbanos que se fueron constituyendo en el departamento.

En segundo lugar, la política pública e institucionalidad del sector transporte en Colombia se ha expuesto en varias publicaciones de corte económico cuyo objetivo era asociarla con el despliegue del ferrocarril y algunas compañías departamentales dedicadas a la circulación de mercancías o carga, las cuales sirvieron para referenciar leyes promulgadas y secretarías u órganos designados, que finalmente también interfirieron en la configuración y desarrollo de la modalidad mixta o de pasajeros; donde se aportó señalando los cambios en la normativa, su práctica en la realidad empresarial, y su enlace con beneficios clientelares de la política nacional.

La relación entre la política y la puesta en marcha de las empresas de transporte ciertamente respondió a los vínculos de los empresarios con el gobierno como sujetos activos de la organización económica y productiva. En tanto, el juego institucional desarrollado a partir de la intromisión de estos en los cambios de las dependencias y sus disposiciones regulativas en las actividades industriales, mercantiles, empresariales y de servicios se encuentra en el carácter laxo y circunstancial de las políticas.

Por ejemplo, en el sector transporte la promulgación de las primeras normativas apareció solo cuando el gremio empezó a exigir mayor orden, pues las consecuencias a corto y largo plazo de la Segunda Guerra Mundial generaron tensiones en el manejo de rutas, ganancias básicas de las compañías, y el poco



control en las tarifas. Fueron estas problemáticas foco de motivación de las reivindicaciones de los transportistas, y por ende eje de interés del gobierno, a quien no favorecía el cese en el transporte automotor, ya que este último al reemplazar el abandono del ferrocarril era primordial para movilizar las mercancías y personas del interior.

Aunado a ello la injerencia del Estado y las modificaciones hechas a las medidas de control sobre la actividad ocasionaron el incremento de la fertilidad empresarial por lo menos en 1946 y 1953, años donde definitivamente se concedió el carácter legal y la licencia de funcionamiento a un número considerable de empresas (10), sin mayor cumplimiento de los requisitos previstos para su registro. En realidad más que regular el servicio en pro de las exigencias sociales de la población evitando los problemas ostentados durante ese periodo, lo que preocupaba al gobierno era sosegar las tensiones inherentes por la ineficacia de la red férrea y potenciar una modalidad de transporte que vendría a solucionar momentáneamente la articulación de los centros con las periferias.

En tercer lugar se vinculó la zonificación del servicio con el progresivo establecimiento de sociedades del transporte de pasajeros en la región; considerando que la distribución de las rutas se sujetó al control que gozaron las compañías sobre ciertos espacios, es decir, de tres a seis empresas se disputaron tanto el rodamiento de sus vehículos como la demanda variante de usuarios, lo que parecía mantener ecuánime la actividad. Empero la realidad empresarial de la misma evidenció: la fuerte competencia debido al rebase de la capacidad transportadora frente al volumen de personas que acudían al servicio; la transgresión de los horarios e intervalos de salida autorizados para cada empresa; y el dominio de algunas a consecuencia del número de buses o automóviles registrados bajo su licencia (mientras unas se vinculaban a la actividad con dos o tres unidades, otras matriculaban entre diez a veinte).

A pesar de las problemáticas entre compañías que afectaron la eficacia del sector, se confirmó la cohesión territorial y social forjada por la asignación integral de líneas hacia todos los puntos cardinales y circunscripciones fronterizas del departamento, de esta forma durante el periodo estudiado se concedieron gradualmente permisos para cubrir provincias o jurisdicciones que necesitaban del servicio de transporte para mejorar sus condiciones económicas



y facilitar su acceso a las ciudades donde se concentró el aparato administrativo, las principales fuentes de empleo y centros de mercado de Boyacá.

Tal como plantea Gustavo Garza los servicios se ubican según las dinámicas de mercado de la urbe, es decir, estos tienen en cuenta la demanda, economía de escala y necesidades demográficas, sin embargo no se infiere que haya una distribución uniforme, por el contrario cada actividad se sitúa acorde a los factores históricos y económicos que lo determinan. En el caso del transporte de pasajeros en Boyacá dichos factores estuvieron ligados primordialmente al trazado y crecimiento que tuvo la red vial regional, la cual condicionó su expansión y descentralización de las ciudades hacia las zonas rurales por medio de la modalidad mixta que se adaptó a las características sociológicas y culturales de la población por lo menos hasta mediados del siglo XX.

Igualmente la transición en la dinámica económica de su tejido productivo que pasó de una producción campesina de autoconsumo a una agricultura de intercambio local, y posteriormente se entrecruzó con el crecimiento del corredor industrial, el sector siderúrgico e industria manufacturera; conllevó a un escenario donde la actividad transportadora debió modificar las prioridades en sus rutas de servicio, y la forma como ofertaba el mismo, es decir adaptó su funcionamiento, el uso de las unidades, y sus costos a las circunstancias singulares de cada lugar.

En general la tesis pretendió dar solución a una de sus interrogantes centrales ¿en qué medida las formas de relación, condiciones de vida y actividades económicas de la población cambiaron a causa del origen y fortalecimiento de las empresas de transporte? Inquietud que no podría resolverse sin tener en cuenta las condiciones socio-históricas del departamento, pues estas determinaron de algún modo el uso y beneficio generado por este medio. Inicialmente la población buscaba articular su producción agrícola a pequeña escala con los principales centros de mercado y abasto del departamento, por lo cual la chiva (guajalotera) se transformó en un sistema de movilidad mixta donde el campesino cargaba máximo tres arrobas de lo cosechado en sus huertas. La posibilidad de reemplazar la mula por este tipo de unidades en las zonas veredales ocasionó mayor integración interna de las redes de comercio entre los espacios de consumo y producción, que usualmente no



eran los mismos; también se redujo los tiempos de traslado y costos de movilidad.

De otra parte las rutas interdepartamentales permitieron la conexión interinstitucional y proximidad administrativa entre la capital boyacense con Bogotá, lo cual de un modo u otro favoreció a los transportistas y población del común la realización de trámites e inclusive la accesibilidad a servicios que no habían en sus respectivas jurisdicciones. Además fomentaron el turismo local en favor del crecimiento económico de municipios tanto de fuera como del interior boyacense, los cuales incentivaron a través de la prensa regional visitas culturales, gastronómicas o de aventura que se realizaban a partir del establecimiento de rutas especiales ofertadas por compañías de transporte.

En suma los viajes cuya finalidad era conocer y disfrutar la riqueza natural, histórica y social del espacio regional conformado por Boyacá, los llanos y Santanderes divulgaron labores identitarias como la artesanía, pesca y minería, a la par coadyuvaron a procesos de urbanización derivados de altas corrientes migratorias cuyo objetivo era alcanzar mejores condiciones de vida a través de diversificación laboral. De igual manera los municipios atrayentes se fueron transformando en lugares estratégicos para el crecimiento empresarial de la actividad transportadora y otros servicios inherentes a esta.

Por otro lado la realización de entrevistas como una fuente relativamente nueva en el campo empresarial y del transporte, permitió conocer las experiencias y representaciones que tienen los actores-agentes económicos en torno a su pasado, y la reconstrucción de este acorde al impacto generado por sus recuerdos en la actividad transportadora como socios, conductores o fundadores de las compañías. Es decir, se redimió la memoria histórica situándola socialmente en la reconstrucción de procesos y sucesos de importancia para la realidad espacial de una región.

La heterogeneidad de elementos considerados a lo largo de este trabajo en conexión al contexto económico de Boyacá, nos lleva a plantear que el sistema de transporte de pasajeros si bien dependió de las transformaciones productivas regionales en razón a las transiciones entre un sector u otro. También facilitó las relaciones comerciales, laborales y empresariales de Boyacá con otros departamentos, y aún más favoreció la cohesión o nexo del mercado local, su territorialidad, y cotidianidad social.



Tras explicar y caracterizar los inicios y consolidación de un servicio que con el paso del tiempo ha ratificado ser estratégico para el desarrollo y la cotidianidad regional, tanto el gobierno como académicos interesados en el tema podrían contrastar con el pasado las problemáticas gremiales, conductas empresariales, organización socio-espacial de rutas, competencia y redes de negocios que en el mundo contemporáneo aún convergen. En tanto algunas de las empresas referidas han permanecido y acrecentado su capital, radio de funcionamiento y posicionamiento a nivel nacional. Por ejemplo es posible comparar las líneas de operación de las compañías para observar cuáles se mantuvieron y/o disolvieron, así como reflexionar alrededor de la organización y ejecución de la actividad.

En síntesis el trabajo en sus distintas variantes indagó y analizó información, procesos y elementos de temáticas incipientes para el devenir de los estudios históricos boyacenses, lo cual invita a grupos de investigación, distintas academias y ramas de la historiografía regional a profundizar en la aproximación presentada, de donde pueden surgir otras hipótesis e inquietudes, así como planteamientos sugerentes que nos permitan ampliar el escenario y contexto de Boyacá en un periodo de transiciones políticas, tensiones sociales y transformaciones económico-demográficas.

A lo largo de la tesis se resolvieron algunas interrogantes y se corroboraron conjeturas relacionadas a los objetivos de la misma, las cuales sirven de punto de partida para plantear en futuros trabajos otras discusiones e ideas vinculadas al tema. Por un lado, los nexos económicos del transporte de pasajeros con la modalidad de carga en cuanto a redes empresariales y espacios de servicio. Por otro el impacto en el orden interno del sector tras la creación de un Ministerio de Transporte, y finalmente la consolidación de la producción automotriz en correlación a los talleres de metal-mecánica.



ANEXOS

1. Breve historia de tres Compañías destacadas en el transporte boyacense

Las sociedades consideradas de mayor trascendencia para la actividad transportadora de pasajeros en el departamento son aquellas empresas cuya organización, estructura operativa y fondo social les permite mantenerse hasta nuestros días. Cabe señalar que tanto *Cooperativa Flotax Duitama* como *Transportes Bolívar Ltda.* y *Flota Norte S.A* se constituyeron a mediados de los años cuarenta y principios de los cincuenta con capitales significativos si se compara con otras compañías; a su vez cambiaron en una o dos ocasiones su razón social, e inclusive aumentaron el número de socio-fundadores y afiliados de las mismas, lo cual implica reconocimiento dentro del sector y aparente expansión de su espacio de servicio y líneas de funcionamiento. Algunas fueron pioneras de modalidades como el transporte urbano, y se convirtieron en iconos de modernización de la industria a raíz de la importación de unidades con mayor capacidad y condición mecánica.

1.1 Cooperativa Flotax Duitama: Génesis y progreso.

La empresa inicialmente fue constituida como una sociedad limitada con nombre social *Tax Duitama*; entre 1953 y 1954 cuando por escritura pública número 272 reforma sus estatutos, los socios fundadores José Domingo García, Carlos Parra y Luis Sánchez vecinos de Belén y Duitama estipularon que se dedicaría a la venta de vehículos y la explotación de transporte de pasajeros en automóvil dentro del municipio y fuera de este. De este modo, se organizó el servicio urbano a través de dicha compañía y la sociedad *Flota Tundama* creada en 1953 bajo el auspicio de cinco socios y con un capital de \$1200 representado en 6 acciones.⁴⁰⁰

La idea de implementar la movilidad urbana se sustentó en la amplia demanda y el crecimiento de la ciudad como polo de desarrollo industrial y educativo. La población, en particular los profesionistas, ejecutivos y secretarías de grandes empresas como Acerías Paz del Río y Cementos Boyacá buscaban

⁴⁰⁰ Entrevista Gabriel Tobito, socio-fundador de Cooperativa Flotax Duitama, realizada el 10 de enero de 2014.



un servicio más cómodo y rápido que les trasladará de su domicilio a su lugar de trabajo.

Tax Duitama se organizó con un capital inicial de \$36000 representado en 180 acciones, de las cuales 60 correspondían a cada uno de los socios, a quienes se les prohibía efectuar negocios que girarán en el ramo de transportes. Al mismo tiempo, ellos instauraron dos clases de socios: los de tipo A que eran los dueños del capital social, y los de tipo B considerados afiliados, con esto pretendían controlar las decisiones administrativas y resguardar sus derechos e intereses financieros, pues tanto en la Asamblea de Socios como en la junta directiva no se podían llevar a cabo propuestas y modificaciones sin la autorización de al menos uno de los fundadores.⁴⁰¹

Los afiliados podían vincularse de dos maneras, en la primera se aceptaban personas con carro propio que se comprometían a través de contrato a responder por los daños perjudicados a la empresa, los pagos mensuales de administración, el arreglo y mantenimiento de la unidad en las mejores condiciones y las cuotas o porcentajes que debían depositar para mantener su carácter de socio. En la segunda, la compañía entregaba un automóvil nuevo en crédito, por lo cual el transportista debía pagar una cuota inicial (\$2000) y realizar máximo 20 pagos mensuales para liquidarlo, a su vez se le cobraba 10 por ciento sobre su costo total como garante, y se retenía el 50 por ciento de su producido diario para cubrir la cuota y asegurar su cancelación puntual. Hasta que el vehículo se saldará en su totalidad la sociedad se reservaba su propiedad dando la opción de dejarlo o adquirir uno nuevo, ya que en ocasiones las máquinas luego de pagarse terminaban desgastadas e inservibles para el servicio. En caso de incumplimiento en las letras, la compañía le quitaba el carro y avaluaba el adeudo para posteriormente obligar al fiador a sellar el crédito temporal.⁴⁰²

A diferencia de otras empresas, ésta tuvo la capacidad de vender sus vehículos a los afiliados para así uniformarlos, y con esto establecer dos divisiones en el negocio de transporte, la importación de unidades y su

⁴⁰¹ APFD, "Historia de Cooflotax", en *Segunda época*, Núm. 4, diciembre 2004, pp. 12-13.

⁴⁰² La solicitud de afiliado que se aprobaba por la junta directiva pagaba a caja \$200 como cuota de afiliación, y otra suma igual como garantía de daño, además entregaba \$60 mensuales por cargos de administración y un dos por ciento del producido como reserva. APFD, Copia Simple Instrumento Número 272, Reforma de estatutos de Tax Duitama, 11 de abril de 1954



distribución a título crediticio; y el servicio público en diferentes líneas. En cuanto a la adquisición de carros, durante el gobierno de Alberto Lleras Camargo se autorizó la entrada de automóviles tipo taxi modelo 1962 para ponerlos al servicio en las ciudades, situación que provocó el incremento de la capacidad transportadora de la compañía a 35 carros afiliados.⁴⁰³

La presidencia de Lleras Camargo buscó impulsar la industria automotriz como un eje de despliegue económico y tecnológico, desde 1956 se había constituido la “Chrysler” en Colombia como punto de partida para nuevas plantas ensambladoras, por ejemplo Colmotores SOFASA y General Motors. La consolidación de dichas empresas no sólo favoreció el costo de los vehículos, la ampliación del mercado interno y el crecimiento de sociedades de transporte, sino que redujo los impuestos y atrajo capital extranjero, puesto que se redimía los gravámenes de renta y materia prima a las compañías que consumieran lo producido por la industria nacional.⁴⁰⁴

En 1964 la empresa se transformó en *Cooperativa de Transportes Flotax Duitama* debido a una normativa del gobierno, en donde se exigía a las compañías afiliadoras que por cada 5 o 10 vehículos debía vincular uno de su propiedad, reglamento difícil de cumplir plantea Gabriel Tobito cuando se estaba acoplado a una estructura y modo de funcionamiento de varios años.⁴⁰⁵ La idea de fundarla bajo los principios del cooperativismo resultó de los beneficios brindados por el decreto-ley 1598 de 1963 respecto de su personería jurídica, organización administrativa y exención de estudio socio-económico o revisión fiscal de las mismas.

Aristóbulo Solano miembro de la empresa manifiesta que las cooperativas llevan a la práctica el control democrático, la participación económica igualitaria, la autonomía e independencia empresarial, y la capacitación continua de los asociados.⁴⁰⁶ Lo anterior se aglomeró en la estructura misma de *Flotax Duitama* compuesta de dos secciones, una de consumo que suministraba a los socios repuestos, accesorios, partes y todo aquello requerido para la reparación de las máquinas. Y otra de previsión y servicios que ofrecía asistencia médica,

⁴⁰³ APFD, “Vivencias en la Cooperativa”, en *Segunda época*, Núm. 4, diciembre 2004, p. 25.

⁴⁰⁴ RESTREPO PEREA, “Cultura memoria y estética en torno al carro colombiano”, pp. 26-28.

⁴⁰⁵ Entrevista a Gabriel Tobito, socio-fundador de Cooperativa Fotax Duitama, realizada el 10 de enero de 2014.

⁴⁰⁶ APFD, “Historia y Cooperativismo”, en *Segunda época*, Núm. 4, diciembre 2004, pp.8-9.



prestamos de dinero y auxilio social en caso de accidentes laborales. Ésta continuó operando alrededor de la zona comprendida por Duitama, Santa Rosa y Sogamoso bajo autorización de la Superintendencia de Cooperativas.⁴⁰⁷

Se nombró como primer gerente a Carlos Arturo Morales (1964-1974), quien había sido presidente y único propietario de la empresa *Flotax Duitama*; luego que en 1956 los socios fundadores de *Tax Duitama* decidieran disolver la compañía, pues se cumplía la fecha de término o vencimiento de liquidación, y en paralelo pusieran a título de venta la razón social de la misma y por ende la normativa que la regía, la cual fue adquirida y modificada por el mencionado Carlos Arturo Morales en 1959.⁴⁰⁸ En la Asamblea preparatoria realizada en octubre de 1964 se discutió varios puntos en torno al acta de constitución y los estatutos de la compañía, además se clarificó y conoció el contrato de compra por un total de \$20000, en el cual los 31 nuevos socio-fundadores disponían del nombre comercial, enseres, insumos, máquinas, local y oficina que le pertenecían al señor Morales por concepto de la sociedad.⁴⁰⁹

Más allá de lo mencionado, es fundamental señalar los cambios que tuvo respecto de los reglamentos y disposiciones financieras de su antecesora *Tax Duitama*. Si bien la cooperativa aumentó el número de socios y con esto incrementó su capital a \$52500, estableció nuevos valores nominales a los títulos de acción (cada una por un costo de \$100) y acordó que cada empresario debía suscribir mínimo 15 para que fuese aceptado como fundador. Además ésta empezaría a funcionar únicamente si se completaba la cuarta parte del haber social (\$13125), lo que obligó a los socios realizar un primer aporte por \$375, la suma restante se cancelarían en cuotas fijas a tres meses. Aunado a ello, se estipuló y redujo la cuota ordinaria mensual a \$30 distribuida para el fondo de solidaridad y gastos de administración. Y se dedujo los porcentajes destinados del excedente cooperativo al fondo de reserva (10 por ciento), de solidaridad (10

⁴⁰⁷ APFD, Resolución Número 00787 de 1964, Reconocimiento de Personería Jurídica, 17 de diciembre.

⁴⁰⁸ Aunque en el artículo no se hace mención de las fechas exactas de la disolución y compra de la razón social de la compañía, se encontró en la Notaría Primera de Duitama que el 10 de marzo de 1957 se dio por terminada y el 7 de abril de 1959 por escritura pública 270 Carlos Morales compra la razón social por un valor de doscientos pesos. APFD, "Cooflotax 45 años", Informe anual de Gestión, 2009.

⁴⁰⁹ En términos generales se discutió el nuevo nombre de la sociedad y se eligió a votación los miembros de la junta directiva, el tesorero provisional y el secretario. APFD, Acta de constitución de la Cooperativa de Transportadores Flotax Duitama, con domicilio en Duitama (Boyacá), 23 de octubre de 1964.



por ciento), educativo (20 por ciento) y el remate se repartía como utilidades netas de los socios. Por otro lado, se destaca la instalación del comité permanente de educación encargado de fundar una biblioteca, realizar cursos de alfabetización y fomentar la actividad deportiva e integral entre familiares y transportistas.⁴¹⁰

Finalmente, las rutas y tarifas de la empresa se mantuvieron tal cual la resolución 109 de 24 de mayo, en donde se autorizó la prestación del servicio en los municipios de Duitama, Belén, Santa Rosa, Sogamoso, Belencito y Tunja, designando el costo del pasaje en algunas de estas. Por ejemplo en las líneas Duitama-Belencito y Duitama-Santa Rosa se cobraba un peso de ida y otro de vuelta en automóvil.⁴¹¹

Cooflotax desde su inicio fue reconocida por los usuarios debido al logotipo que la identificaba (véase imagen 4), se convirtió en una de las primeras cooperativas de transporte exitosas de la región cuya modalidad de servicio urbano e interdepartamental a través de taxis aumentó su acogida y demanda. Fue referencia para la conformación y creciente cooperativismo del sector, a partir de su constitución se crearon en la década de los ochenta y noventa diferentes compañías que funcionaron bajo este tipo de asociación, incluso algunas de las empresas ya existentes cambiaron su estructura porque encontraron en las cooperativas beneficios gubernamentales y mayor inserción de unidades. Además de la movilidad de pasajeros acarreaba encomiendas, su organización acogió a transportistas de otras compañías que no encontraban las ventajas sociales que esta brindaba.

1.2 Flota Norte destacada por su crecimiento y competencia

En Boyacá existieron empresas de envergadura nacional, tal es el caso de Flota Norte que desde su fundación como sociedad anónima asignó un valor nominal de \$300 por acción, recaudando una suma total de \$15 000 repartida en 50 partes, cada socio debía pagar la mitad de su participación en la firma de la escritura y lo restante en abonos de \$50 a seis meses. A los empresarios se les

⁴¹⁰ APFD, Instrumento Número 1198 donde se presentan y protocolizan los estatutos de la Cooperativa Flotax Duitama, 28 de diciembre de 1964.

⁴¹¹ ARB, *Diario Oficial*: Resolución 109 del 24 de mayo de 1961, por la cual se aprueban unas tarifas para el servicio de transporte de pasajeros.



concedía el título o certificado provisional de abono y se exigía la entrega de un vehículo bajo control de la compañía.⁴¹² En este orden de ideas, el objetivo era aumentar su haber inicial a partir de la emisión de utilidades en nuevas acciones, que permitieran a su vez elevar el costo de las primeras. Con esto pretendía acrecentar las rutas asignadas por la Dirección Nacional de Transportes, entidad que fijaba las líneas de servicio acorde a la dimensión y capacidad de acumulación de bienes y dinero. También buscaba mantener los recursos suficientes para el fondo de cesantía de empleados, la matrícula de las unidades y su respectivo cuidado.

En efecto, la sociedad cumplió su propósito y para 1953 había incrementado su capital a \$75 500 a través del aporte de cada empresario (\$6300) cancelados de contado y en efectivo. Además incrementó su número de acciones a 250, de las cuales 100 se distribuyeron entre los socios y las demás se pusieron a la venta para aquellos transportadores interesados en incorporarse a ésta. Del mismo modo, se estipuló que solamente las acciones de los fundadores percibirían el superávit o ganancias, mientras que los demás accionistas recibirían un porcentaje del producido mensual por su máquina. El dinero y fondo de reserva de la misma se destinaba a importación de vehículos, pago de flete a expendedores y contratos con otras empresas.⁴¹³

En resumen Flota Norte se destacó por ser una compañía con solvencia económica que se mantuvo a largo plazo, absorbiendo sociedades de menor tamaño incapaces de competir debido a la renovación que hacía de su parque automotor por medio de la compra de vehículos ensamblados en el exterior, y el reconocimiento regional que tenía por el número de zonas donde transitaba, la calidad del servicio, y los convenios especiales para la movilidad de trabajadores de Bavaria y Cementos Boyacá.

1.3 Transportes Bolívar comprometida por un excelente servicio

Transportes Bolívar fue fundada el 30 de septiembre de 1943 como sociedad limitada por 15 empresarios, de los cuales se conoce algunos vínculos con otras

⁴¹² NPSR, Escritura N° 340 del 2 de junio de 1948, por la cual se establecen estatutos de Flota Norte S.A.

⁴¹³ NSSR, Escritura N° del 19 de abril de 1953, en donde se protocoliza acta asamblearia número 17 realizada el 22 de enero del mismo año.



empresas de pasajeros en calidad de socio o afiliado. Se instauró su oficina principal en Duitama y otras agencias en municipios como Sogamoso, Paz del Río y Tunja, bajo un haber social de \$35000 dividido en 350 acciones, aportadas por los socios acorde al avalúo que se hacía de su vehículo (véase cuadro 23). La compañía parecía ser rentable en cuanto al margen de ganancia y las utilidades anuales que percibían los fundadores por concepto de la misma, en tanto ellos podían retirar mensualmente tres pesos por cada acción adquirida, y al finalizar el año cuando se hacía el balance mensual se restaba del producido liquido la suma que habían extraído los once meses previos al 31 de diciembre, de esta forma el monto remanente le pertenecía como beneficio neto. Cabe señalar que antes de valorar el activo de la sociedad, se destinaban de su rendimiento económico un 25 por ciento para fondo de reserva y otro 10 por ciento para administración, deudas y sostenimiento de las oficinas.⁴¹⁴

Cuadro 23.

Acciones correspondientes a los Socios *Trans Bolívar*, 1943.

Socio	Número de Acciones	Vehículo
Luis Correa	23	Camión Ford modelo 1941 (\$2300)
Gonzalo Rincón (Gerente)	52	Camión Ford modelo 1940 (\$2100) y Bus Ford modelo 1941 (\$3100)
Demetrio Correa	28	Bus mixto Ford modelo 1941 (\$2800)
Tiberio Fonseca	10	Camión Chevrolet 1941 (21\$1000)
Guillermo Bernal	11	Mitad Camión Chevrolet 1942 (\$1100)
Nicasio Solano	34	Mitad Camión Chevrolet 1942 (\$1100) y Camión Chevrolet 1943 (\$2300)
Ernesto Correa	45	Bus Ford modelo 1940 (\$2200) y bus Ford modelo 1941 (\$2300)
Mardoqueo Rivera (suplente)	33	Bus Ford modelo 1941 (\$3300)
Avelino Cely (Revisor Fiscal)	11	Mitad Bus Ford modelo 1939 (\$2200)
Misael Cepeda	11	Mitad Bus Ford modelo 1939 (\$2200)
Daniel Higuera	12	Bus modelo 1939 (\$1200)
Tiberio González	15	Mitad Bus mixto modelo 1941 (\$2800)
Arturo González	13	Mitad Bus mixto modelo 1941 (\$2800)
Rafael Alvarado	41	Bus mixto Ford modelo 1941 (\$3000), y mitad Bus mixto Chevrolet modelo 1941 (\$2200)
Pio Montañez	11	Mitad Bus mixto Chevrolet modelo 1941 (\$2200)

Fuente: NPSR, Escritura N° 661 del 11 de septiembre de 1943.

En este orden de ideas, la compañía percibía mensualmente mínimo \$1050 netos, que multiplicados por el periodo comprendido en los dos semestres

⁴¹⁴ NSSR Escritura N° 661 del 11 de septiembre de 1943, por la cual se protocoliza el acta de constitución de Transportes Bolívar.



de asambleas ordinarias daba un total de \$11.150. Es decir, que diario las quince unidades producían aproximadamente \$33 pesos, suma significativa si se tiene en cuenta que el costo de los pasajes en rutas cercanas o ramales no sobrepasaba para estos años un peso con cincuenta centavos (este tema se abordó a más detalle en el capítulo 3).

Antes de expedir el documento de prórroga la empresa por acta asamblearia número 16 de 1948 autorizó la venta de algunas acciones, tal fue el caso de Gonzalo Rincón, quien cedió por \$2250 15 acciones a Ambrosio Rincón. Igualmente Ernesto Correa enajenó y transfirió a Nicasio Solano 26 por \$3900, asegurando que dichas partes no presentaban problemas tributarios ni judiciales, pues estaban a paz y salvo e incluso contenían algunos beneficios provenientes del fondo de reserva.⁴¹⁵ En base a lo anterior, se refiere que en cinco años el costo por acción aumento de \$100 a \$150, lo cual implica por un lado, reconocimiento dentro de la actividad transportadora en razón de su estabilidad financiera o el número de rutas de servicio que suplía; y por otro, mayor demanda que oferta dentro de la especulación y circulación de las mismas.

El día 9 de agosto del mismo año, los socios decidieron prorrogar su periodo de duración, y a su vez aumentaron el capital social de ésta de \$35000 a \$55000. No obstante, se redujo el número de transportistas de 15 a 11, y solo continuaron Gonzalo Rincón, Ernesto Correa, Nicasio Solano, Pio Montañez, Guillermo Bernal, Demetrio Correa y Avelino Cely, los demás empresarios que avalaron el instrumento notarial de 1943 se retiraron y vincularon a otras compañías como Rápido Duitama. En cuanto al haber social, la empresa dividió dicha suma en partes iguales entre los socios, correspondiéndole a cada uno aportar \$5000 equivalente a 33 acciones. En su gran mayoría quedó debiendo una parte a favor de la sociedad, únicamente Demetrio Correa pagó el total de su participación y prestó mil pesos para completar el capital inicial. Los fundadores que adeudaban su contribución preliminar se comprometieron a cancelar su cargo en la firma de la escritura o en cuatro pagos certificados por letra de cambio, cuando se incumplía en tiempo y forma los desembolsos se adjudicaba una tasa de interés mensual del dos por ciento y se les concedía las

⁴¹⁵ NSSR, Escritura N°498 del 9 de agosto de 1948, por la cual se transfieren títulos de acción entre los socios de la compañía Trans Bolívar Limitada.



utilidades de acuerdo al aporte realizado.⁴¹⁶ En este sentido, el capital contemplado era un avalúo que pudo o no completarse.

En contraste de los primeros estatutos de *Trans Bolívar* se modificó la forma cómo se distribuirían las utilidades, de forma que cada socio podía retirar todo el producido del vehículo tras entregar a la administración un pago del 10 por ciento de lo registrado en planilla y otro 20 por ciento de lo recaudado por transporte “de contrabando”,⁴¹⁷ estos derechos podían variar cuando la empresa presentará bajas económicas o problemas de sostenimiento. Asimismo los contratos extras de transporte de correos y pasajeros dejaron de ser responsabilidad de la sociedad, y se adjudicaron al socio teniendo en cuenta su aporte económico, es decir, su capacidad de cubrir daños o pérdidas a terceros, con esto se evitó la creación del fondo de respaldo. A su vez la compañía integró la figura de afiliado bajo el compromiso de pagar cierta suma al fondo de garantías y seguros.⁴¹⁸

Para dar legitimidad a la empresa, el gerente solicitó ante la Dirección Nacional de Transportes ampliar el permiso para servir la línea Duitama-Cúcuta y Duitama-Bucaramanga, rutas por las cuales operó en algunos años sin el resguardo de las entidades gubernamentales.⁴¹⁹ Este tipo de licencias se otorgaron a las compañías de mayor envergadura nacional, es decir aquellas que mostrarán estabilidad empresarial y altos niveles de capacidad transportadora; *Trans Bolívar* tenía antigüedad en la actividad y contaba con solidez financiera reflejada en su capital y suficiencia para acarrear los costos de registro e inscripción de sus vehículos.

Aunque la sociedad pasó de ser limitada a anónima en 1950, los socios y su haber social no cambiaron, únicamente aumentaron el número de unidades en servicio y ampliaron algunas rutas.⁴²⁰ Del mismo modo, se evidencia su

⁴¹⁶ NSSR, Escritura N°500 del 9 de agosto de 1948, por la cual se solicita prórroga a la empresa *Trans Bolívar Limitada*.

⁴¹⁷ Esta es una denominación común que se dio a la movilidad de personas no anotadas dentro de la planilla, cuyo pasaje no se cobraba por medio de tiquete sino a manera de negocio personal con el conductor; generalmente estos usuarios no ocupaban asiento en el vehículo.

⁴¹⁸ NSSR, Escritura N°500 del 9 de agosto de 1948, por la cual se solicita prórroga a la empresa *Transportes Bolívar Limitada*.

⁴¹⁹ ARB, Diario Oficial, Dirección Nacional de Transportes, Resolución N°201 del 19 de mayo de 1949, por la cual se concede licencia de funcionamiento de un servicio público de transporte automotor.

⁴²⁰ ARB, *Diario Oficial*, Ministerio de Fomento, Resolución N°175bis de 19 de julio de 1959, que acepta la transferencia de licencia de funcionamiento de sociedad limitada a anónima.



crecimiento y estabilidad económica tras la firma de un contrato con la alcaldía de Sogamoso, en donde se autorizó la construcción de sus oficinas y estacionamientos en un lote que por sorteo celebrado entre las compañías transportadoras y el Alcalde se le concedió, para así contribuir con los programas de embellecimiento de la ciudad. La asignación del terreno se supeditó a una serie de condiciones que fijó la personería municipal; el edificio tendría un costo mínimo de \$12 000 y el arrendamiento de la propiedad donde se localizaría el mismo cubriría la inversión, pues la empresa solo pagaría \$200 mensuales. En caso que el valor del inmueble fuese mayor, el gobierno reintegraría el excedente o extendería el plazo de contrato. A cambio se reducirían impuestos por concepto de estacionamiento y se dotaría al mismo de todos los servicios (agua, alcantarillado y luz).⁴²¹

Por medio del citado documento se plantea, en primer lugar que la capacidad financiera de la sociedad era superior a las demás, pues era inusual que una empresa construyera dependencias fuera de su domicilio social, para muchas fue suficiente las sucursales localizadas en los puntos terminales o de trasbordo. Sin embargo *Transportes Bolívar* aceptó la propuesta del municipio porque Sogamoso debía ser uno de los lugares de mayor demanda, en tanto era destino y salida de los pasajeros que iban y venían de Bogotá, y a su vez fue sitio intermedio para viajes hacia el norte del departamento. En segundo lugar, la necesidad institucional de exhibir una imagen de ciudad moderna que retribuyera la expansión del sector industrial; y finalmente que la organización del transporte interno a través de agencias y espacios de subida o bajada de usuarios evitaría problemas de congestión, y facilitaría el tránsito de las unidades de la compañía dentro de la ciudad. En síntesis, *Transportes Bolívar S.A* se consolidó como una empresa de trayectoria nacional tras incrementar en los años cincuenta su capacidad transportadora y capital social. Esta logró arribar a lugares antes inhóspitos como el norte de Boyacá y algunas zonas del oriente, alcanzando el control exclusivo de rutas rentables y directas.

⁴²¹ ACS: Notaría Primera de Sogamoso, Instrumento Público N°1515 del 13 de octubre de 1955, en donde el municipio y al empresa Transportes Bolívar firman un contrato.



Mapa 2. Caminos de Herradura en Colombia, Siglo XIX



Fuente: SALAZAR MONTOYA, J., De la mula al Camión, p.3



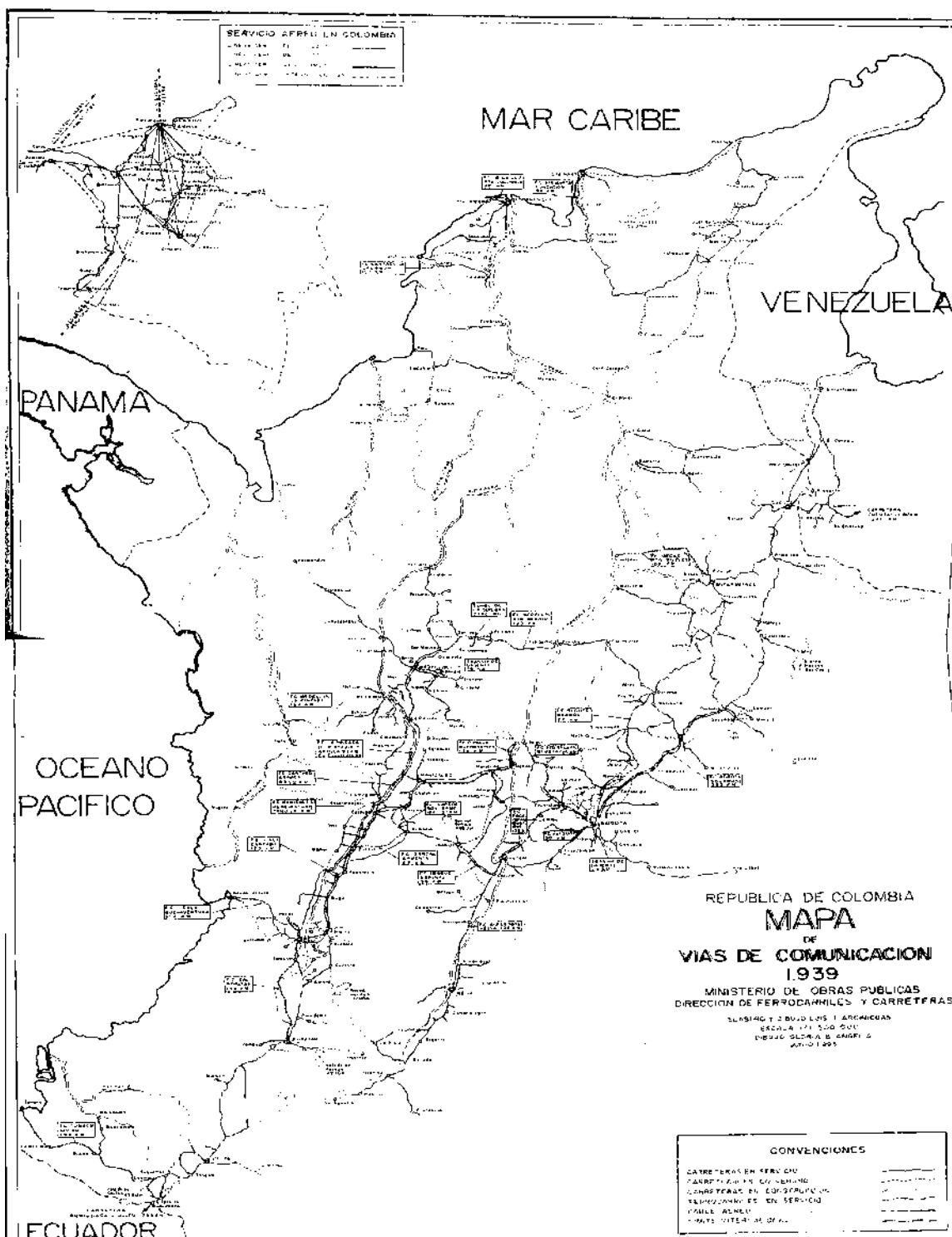
Mapa 3. Caminos, carreteras y Ferrocarriles en Colombia, 1926.



Fuente: SALAZAR MONTOYA. J., De la mula al Camión, p.2



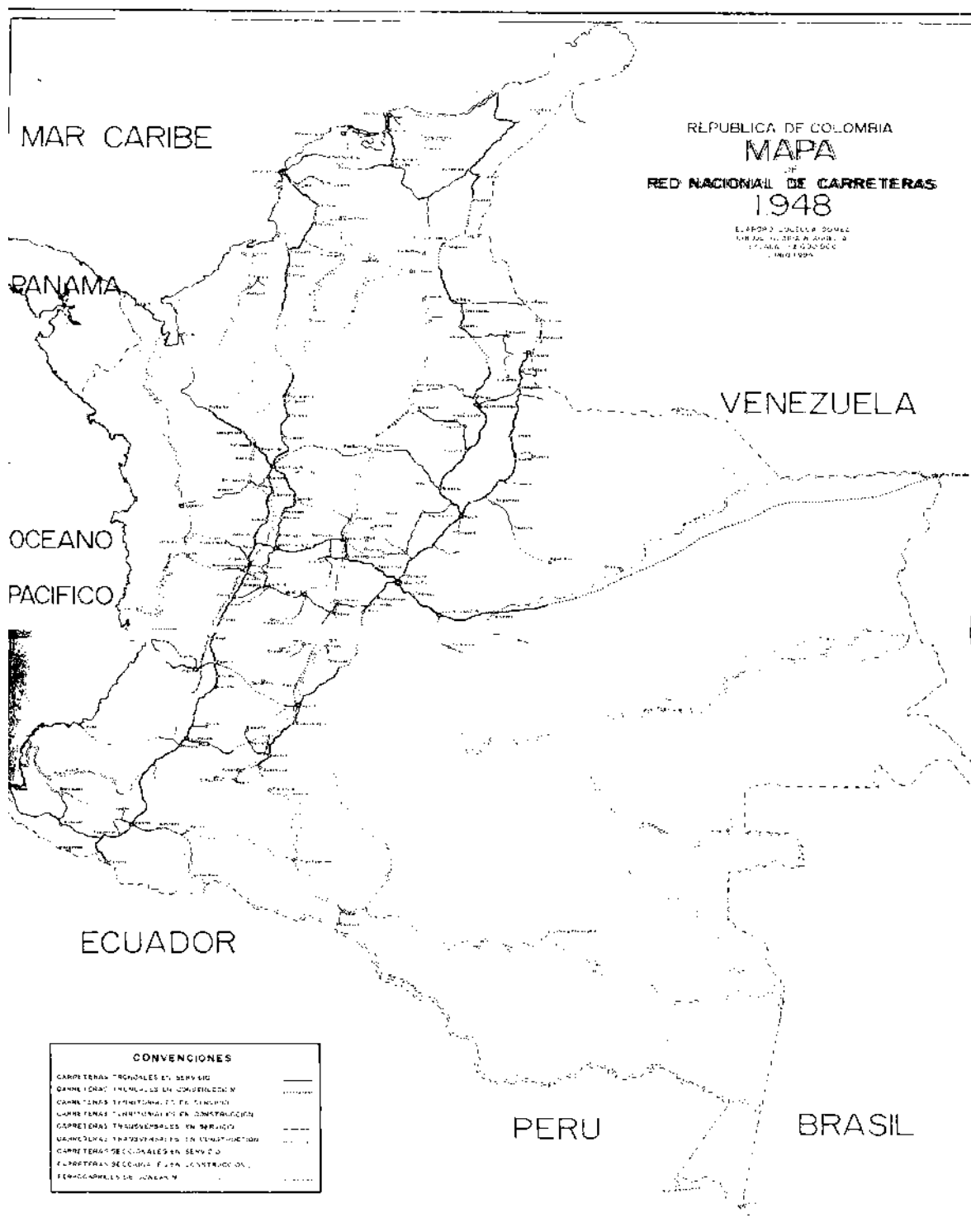
Mapa 4. Vías de Comunicación en Colombia, 1939.



Fuente: SALAZAR MONTOYA. J., De la mula al Camión, p.85



Mapa 5. Red Nacional de Carreteras, 1948.



Fuente: SALAZAR MONTOYA. J., De la mula al Camión, p.89

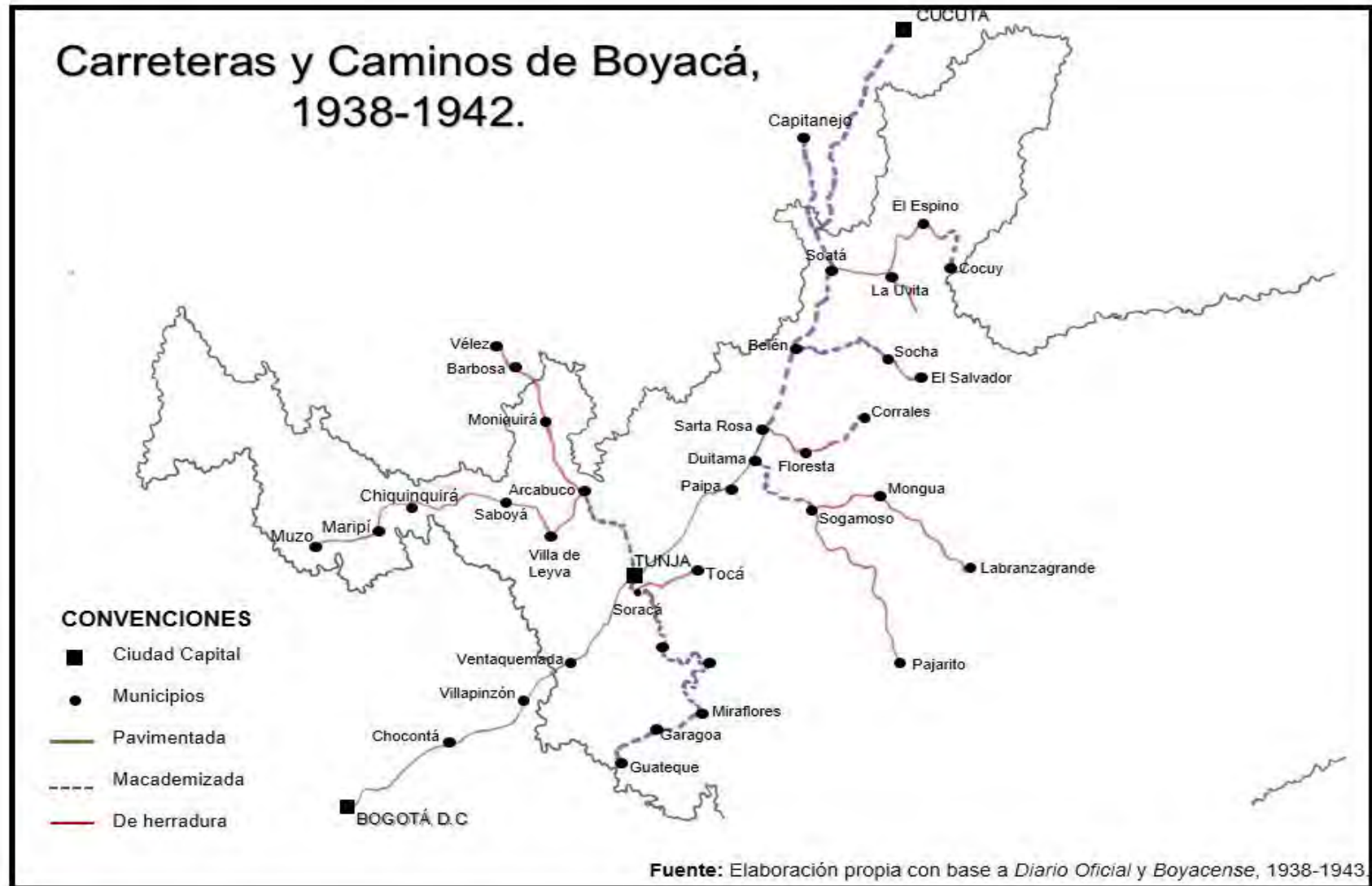


Mapa 6.



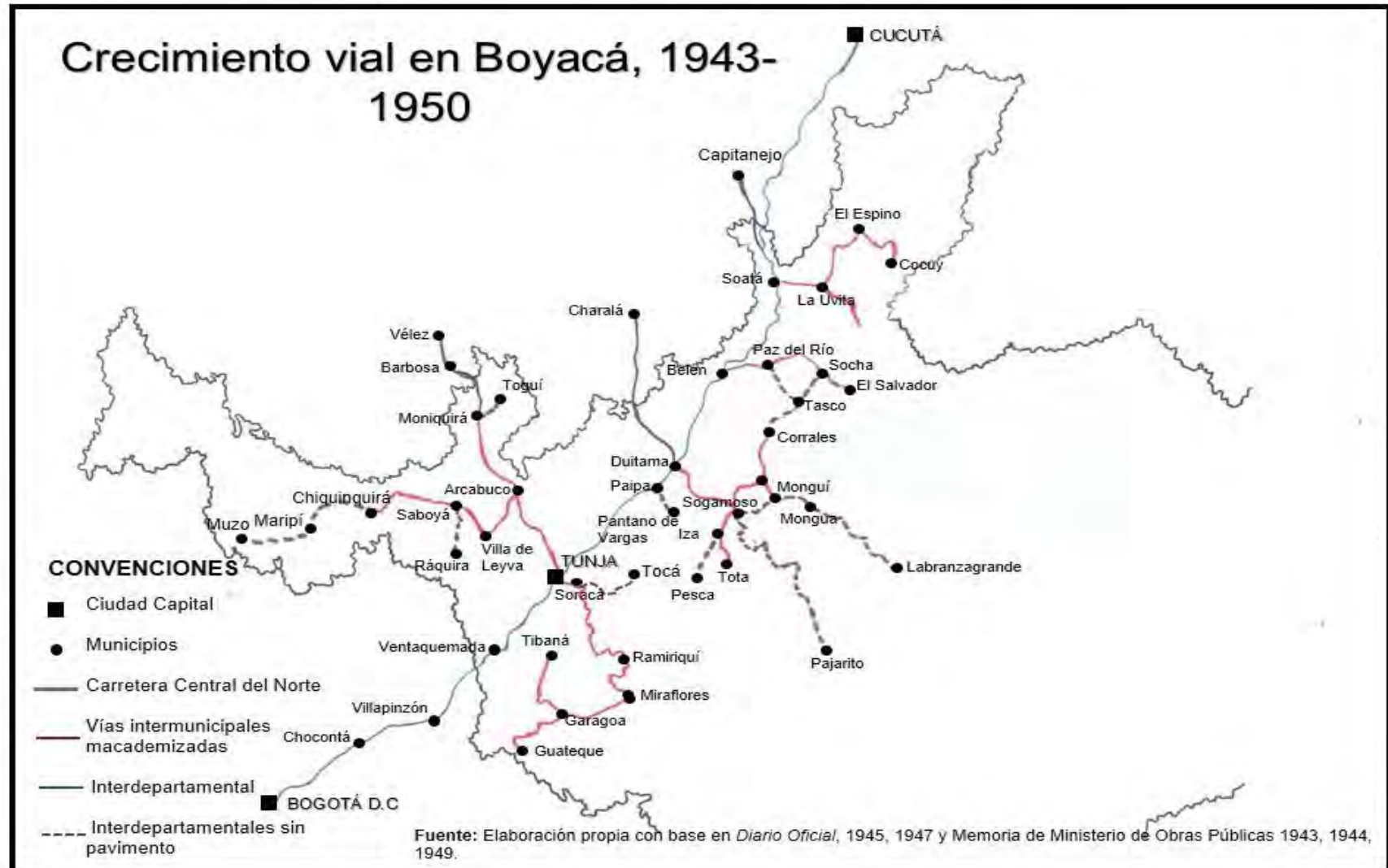


Mapa 7.



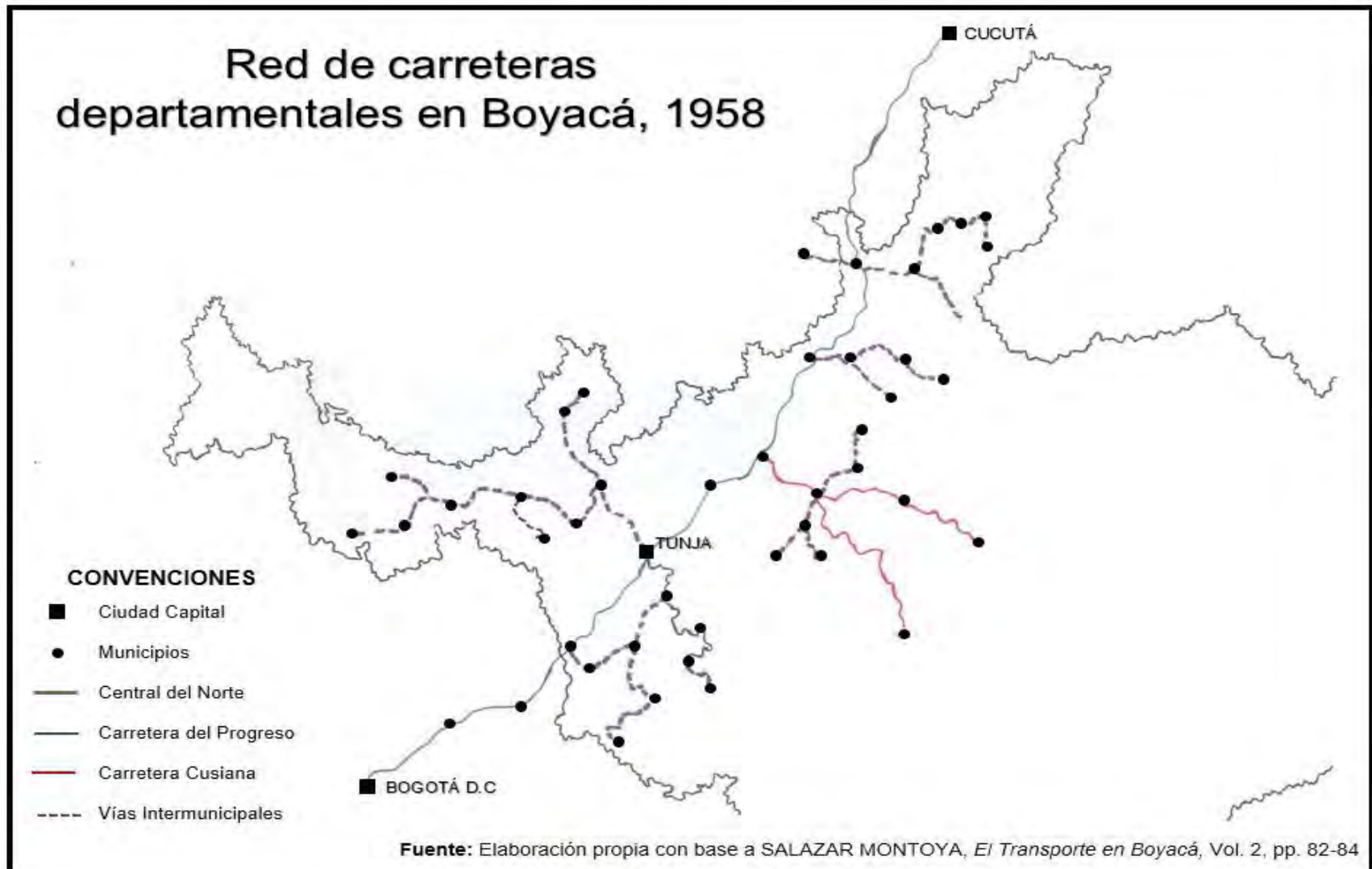


Mapa 8.



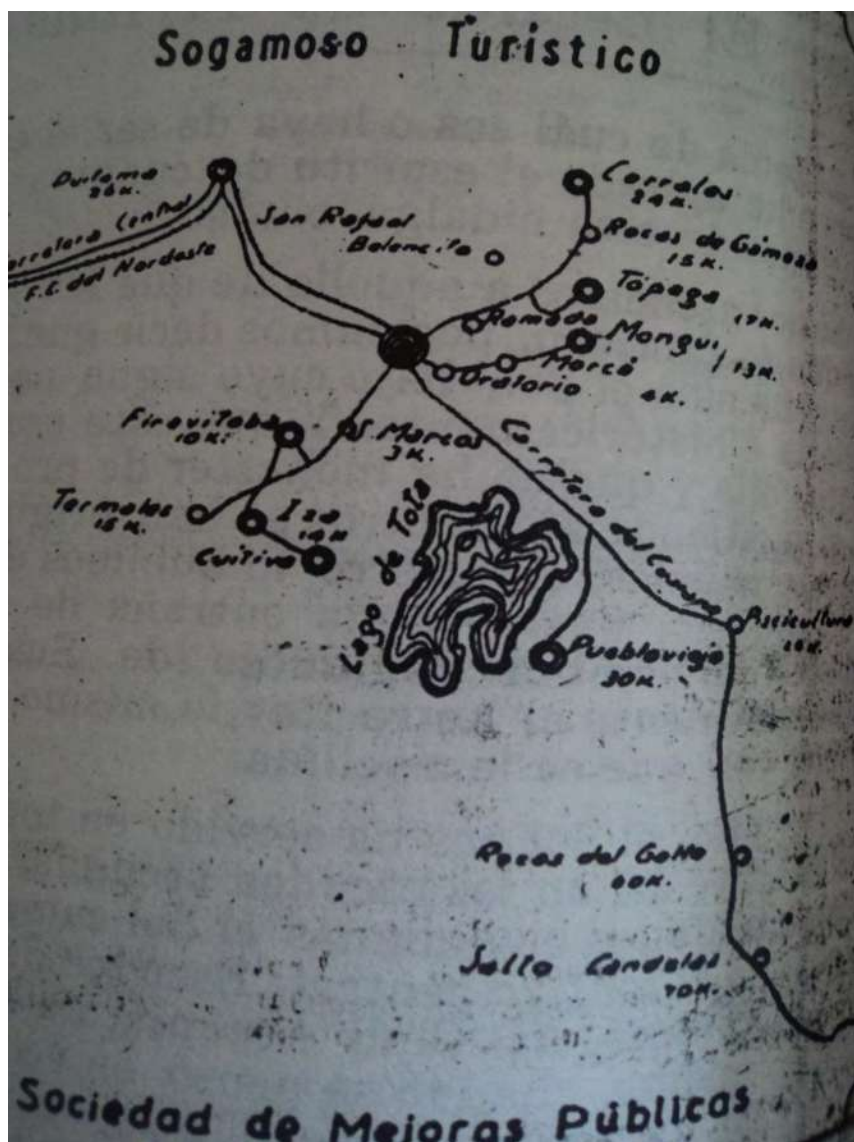


Mapa 9.



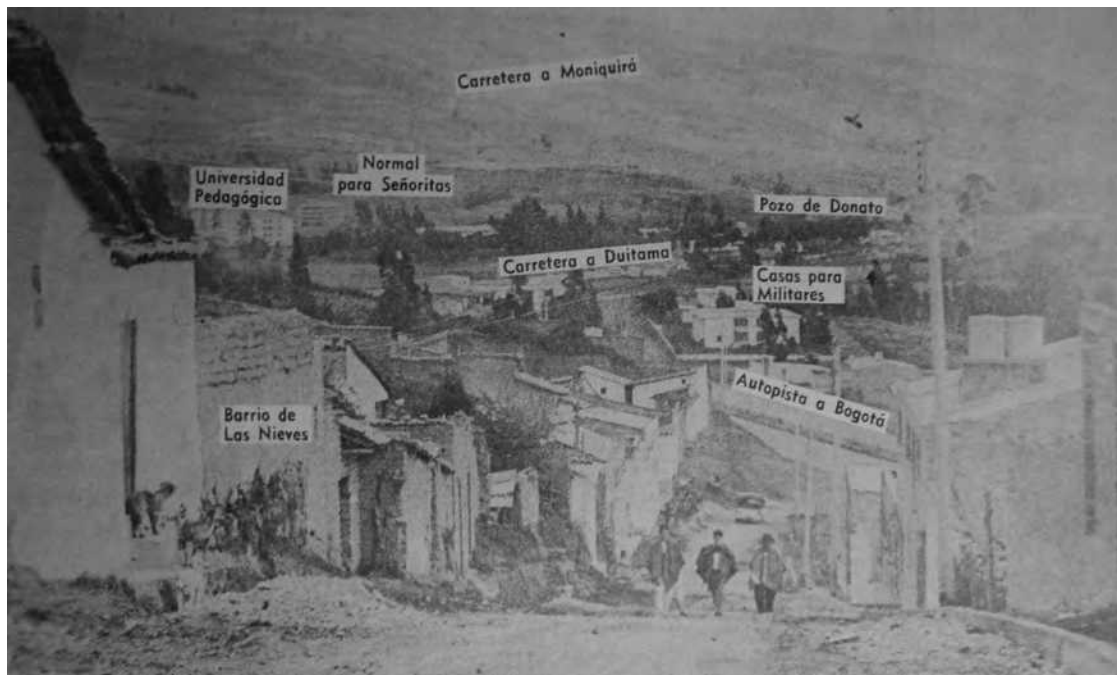
ANEXO IMÁGENES

Imagen 1. Turismo y carreteras en Boyacá



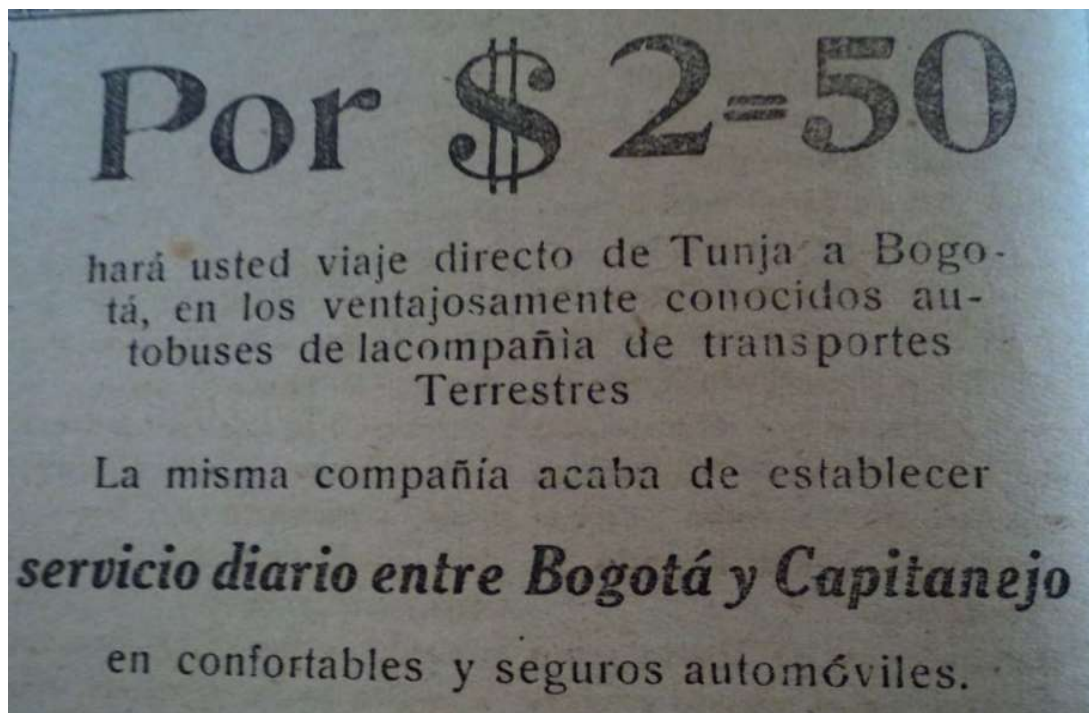
Fuente: ACS, *Acción Cívica*, núm. 195, 15 de enero de 1953.

Imagen 2. Panorama de carreteras y zona urbana de Tunja



Fuente: ARB, *El Espectador*, Bogotá absorbe a Tunja, 29 de agosto de 1967.

Imagen 3. Costo del pasaje Bogotá-Tunja, 1930



Fuente: ARB, *El Vigía*, 27 de noviembre de 1931, p.6



Imagen 4. Tarifas diferenciales entre el bus y ferrocarril

	Bus	Conexión con el ferrocarril.		
	Directo	En 1.a	En 2.a	En 3.a
Pasaje Soatá—Bogotá	\$ 6.50	\$ 6.60	\$ 6.10	\$ 4.90
" Sogamoso—Bogotá	3.80	3.80	3.30	2.10
" Duitama—Bogotá	3.60	3.60	3.10	3.90
" Moniquirá—Bogotá	5.40	5.30	4.80	3.90
" Ramiriquí—Bogotá	4.10	4.10	3.10	2.70
" Tunja—Bogotá	3.00	2.90	2.40	1.50
" Paipa—Bogotá	3.40	3.40	3.00	1.80
" Arcabuco—Bogotá	4.20	4.10	3.60	2.70
" Chocontá Bogotá	1.80	1.80	1.20	0.90

Fuente: ARB, *El Vigía*, Peregrinación hacía Medellín, costos de transporte, 19 de julio de 1935.

Imagen 5. Autobuses Antonio Puerto



Fuente: ACS, SVAMOX, 23 de junio de 1933.



Imagen 6. Letrero Flota Boyacense

FLOTA BOYACENSE
Servicio diario para pasajeros encomiendas y valores a Bogotá, Soatá, Sogamoso, Vélez, Chiquinquirá e intermedias.

OFICINAS: Tunja, Plaza de Bolívar acerca sur, Teléfono 2-8-8.
OFICINAS: Bogotá, Carrera 12 N°. 12-86. Teléfono 6-9-8-4.

Se advierte que las máquinas son manejadas por expertos y cultos choferes, dueños de estas, quienes tienen interés en prestar el mejor servicio.

Fuente: ARB, *El Vigía*, núm. 440, 22 de abril de 1938.

Imagen 7. ICOLLANTAS en beneficio del transporte

factor decisivo....
 para el buen rendimiento y seguridad en los transportes
 dice don Juan Selbstadt, gerente de "Transportes al Mar, S.A."

Más y más empresas de transportes recomiendan el uso de las famosas Icollantas para obtener mayor rendimiento y favorecer así a los dueños de camiones y a la economía nacional.
 Cubriendo una red de 24 ciudades importantes del país, "Transportes al Mar, S.A." usan Icollantas para máxima seguridad en los transportes.

Icollantas
DURAN MAS QUE LAS DEMAS

TRANSPORTES AL MAR, S. A. "TRANSMAR"
 Bogotá, 12 abril de 1938

PRIMERO: El hecho es de la mejor calidad natural, superior en su largo vida y mayor resistencia a las llantas.

SEGUNDO: La Policía recomienda la mejor calidad de las llantas y las de las empresas de transporte, especialmente las de las llantas Icollantas, por su mayor vida y su mayor resistencia a los golpes y a los choques.

TERCERO: El hecho es de la mejor calidad natural, superior en su largo vida y mayor resistencia a las llantas.

CUARTO: El hecho es de la mejor calidad natural, superior en su largo vida y mayor resistencia a las llantas.

QUINTO: El hecho es de la mejor calidad natural, superior en su largo vida y mayor resistencia a las llantas.

SIXTO: El hecho es de la mejor calidad natural, superior en su largo vida y mayor resistencia a las llantas.

SEPTIMO: El hecho es de la mejor calidad natural, superior en su largo vida y mayor resistencia a las llantas.

ACTO: El hecho es de la mejor calidad natural, superior en su largo vida y mayor resistencia a las llantas.

CONCLUSIÓN: El hecho es de la mejor calidad natural, superior en su largo vida y mayor resistencia a las llantas.

Por las razones expuestas, recomendamos a las empresas de transporte que usen Icollantas para sus camiones y vehículos.

Don Juan Selbstadt, gerente de "Transportes al Mar, S.A."

Fuente: ARB, *El Siglo*, Record sin igual en llantas, 1938.



Imagen 8. Vamos con BUSEXPRESO Alfredo Perilla

BUSEXPRESO
Alfredo Perilla

Ha prolongado su servicio diario de buses a
CHIQUINQUIRA

Magníficos buses, velocidad moderada,
choferes cultos.

Adquiera informes en Tunja, con su Agente señor
Pablo A. Reyes Corso.

Calle 7. N°. 3-18.—Teléfono 2-9-0.

En Chiquinquirá, señor Alfonso Vargas,
plaza principal N°. 8-42.

SIN TRASBORDOS

SERVICIO DIARIO DE PASAJEROS Y CORREOS NACIONALES
A BOYACA, JENESANO, TIBANA, ZETAQUIRA Y MIRAFLORES
EL MEJOR SERVICIO DE AUTOBUSES.

Informe al teléfono N. 3.0.4.—Por telégrafo MONTERRAF.
AGENCIA PRINCIPAL: PLAZA DE BOLIVAR N°. 3.54.

Fuente: ARB, *El Vigía*, núm. 440, 22 de abril de 1938.



Imagen. 9 Transportes Casanare ante Cámara de Comercio

se han oído reclamos
MOVIMIENTO DE SOCIEDADES:
Durante el mes de enero, se constituyeron legalmente las siguientes sociedades: Transportes Casanare con domicilio en esta ciudad, y con capital social de \$32.000,00; «Almacenes Corona & Ltda.», domiciliada de Sogamoso, con capital social de \$10.000,00 y «Panadería y bizcochería Panfresco Ltda.», con domicilio en Duitama, con capital de \$40.000,00.
Del Sr. Ministro, atentos Ss. Ss.
Gerardo Bernal L. 2º Vicepresidente
Crisólogo Camargo Ch. Srío.

Fuente: ACS, *Acción Cívica*, Informe de Comercio, 7 de febrero de 1954.

Imagen. 10 Cumplimiento de la normativa en materia de Transportes

MOVIMIENTO DE SOCIEDADES.
Durante el mes de mayo del año en curso fue el siguiente: Se constituyó la sociedad denominada «AUTO REPUESTO LIMITADA», con domicilio en Duitama, y con capital de ocho mil pesos (\$8.000,00), moneda legal. La sociedad «COMPANIA TRANSPORTES DEL NORTE S. A.», domiciliada en Duitama, prorrogó el término de duración a 5 años más a partir del tres de los corrientes.
Del Sr. Ministro, atentos y Ss. Ss.,
JUAN JOSE AVELLA CH. - Presidente.
CRISOLOGO CAMARGO CH. - Srío.

Fuente: ACS, *Acción Cívica*, Informe de Comercio, 28 de noviembre 1954.



Imagen. 11 Registro de sociedades ante Cámara de Comercio

MOVIMIENTO DE SOCIEDADES
Durante el mes a que se refiere este informe, se constituyó legalmente la sociedad denominada «Auto Expreso Limitada», con domicilio en Duitama, y con un capital de \$50.000-00. La sociedad denominada «Industria Robres Sogamoso Obregón & Cía. Limitada», con domicilio en esta ciudad, aumentó su capital a \$26.573-30, y salió uno de sus socios.
Del Sr. Ministro, Atentamente,
Cámara de Comercio de Sogamoso.

Fuente: ACS, *Acción Cívica*, núm. 201, 7 de junio de 1953.

Imagen. 12 Aviso publicitario Rápido Duitama

LA EMPRESA DE TRANSPORTES
RAPIDO DUITAMA
Avisa a su numerosa clientela que acaba de poner al servicio
BUSES DE ULTIMO MODELO
para mayor seguridad y comodidad de sus pasajeros

Fuente: ACS, *Acción Cívica*, núm. 168, 29 de junio de 1952



Imagen. 13 Difusión Empresas Rápido Duitama y Flota Norte



Fuente: ARB, *El Espectador*, dominical 10 de mayo de 1959.

Imagen 14. Logotipo Flotax Hunza Ltda.



Fuente: *Diario Oficial*, Ministerio de Fomento, Registro de Marcas, 4 de junio de 1957

Imagen 15. Bus “Bolívar” 1940 adscrito a Coopetran



Fuente: Foto de José Venegas, www.autobusesdecolombia.com, [Consultado el 15 de agosto de 2015].

Imagen16. Buses P 900, modelo innovador de la Rápido Duitama



Fuente: Rápido Duitama trae nuevos buses, www.rapidoduitama.com, [Consultado el 10 de abril de 2015].

Imagen 17. Bus Ford 1965 en Bogotá



Fuente: Fotografía tomada en 1985 a un vehículo modelo 65, www.busesdecolombia.com, [Consultada el 15 de mayo de 2015]

Imagen 18. Trolebus en Bogotá, 1940.



Fuente: ADET, *El Tiempo*, Galería de Fotos, “Evolución del transporte público en Bogotá”,

Imagen 19. Buses Bogotá de carrocería “bluevird- pájaro azul”



Fuente: Publicidad autobuses urbanos, www.clasicosycarros.com, [Consultada el 18 de junio de 2015].

Imagen 20. Logotipo y carta de liquidación Domingo Pérez H.



Fuente: NPSR, Escritura N° 704 del 22 de junio de 1943.



Imagen 21. Fruto Mejía Barón pionero del Transporte en Boyacá



Fuente: ADEL, *El Tiempo*, Flota Magdalena de la trocha a la autopista, 19 de julio de 2009.



ARCHIVOS

AGNC Archivo General de la Nación Colombia.

ARB Archivo Regional de Boyacá

ACS Archivo Central de Sogamoso

APFD Archivo Privado Empresa Flotax Duitama.

ADEL Archivo Digital Periódico el Tiempo.

NOTARÍAS

Notaría del Circuito de Santa Rosa, 1940-1954.

Notaría Primera del Municipio de Duitama, 1955-1965.

Notaría Segunda del Municipio de Duitama, 1960-1965.

HEMEROGRAFÍA

Diario Oficial, 1930-1965.

El Boyacense, 1930-1950.

Acción Cívica, 1944-1954, 1958.

El Semanario, 1940.

El Espectador, 1955-1970.

El Radical, 1942.

El Siglo, 1938-1940, 1947.

El Vigía, 1929-1933, 1938, 1949.

Informativo Boyacense, 1972.

Gato Suelto, 1986.

La Entrevista, 1973-1975.

La Trinchera, 1938.

Labor Social, 1941, 1944-1945.

Svamox, 1933.



BIBLIOGRAFÍA

ACUÑA RODRIGUEZ, Blanca Ofelia, “Circulación indígena de sal e integración socioeconómica en la sierra nevada del cocuy, siglo XVI”, *Revista virajes*, núm. 8, Enero-Diciembre, 2006, pp. 227-245.

ACUÑA RODRÍGUEZ, Olga Yaneth, *Desarrollo de Boyacá durante la Administración Olaya Herrera 1930-1934*. Tesis de Licenciatura, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 1996.

ACUÑA RODRÍGUEZ, Olga Yaneth, “De electores a “bandidos”. Característica de la violencia política en Boyacá y Casanare, 1948-1953”, en *Historia y espacio*, núm.32, 2009.

ACUÑA RODRÍGUEZ, Olga Yaneth, “Aproximaciones a la Historia empresarial de Boyacá (Colombia), 1900-1930”, *Historiello: Revista de Historia Regional y Local*, Vol. 6, núm. 12, julio-diciembre 2014, pp. 171-202.

AMAYA GUIO, German, “Producción de esmeraldas en Muzo – Boyacá durante el Radicalismo colombiano (siglo XIX)”, EN *Historia y Espacio*, núm. 27, agosto-diciembre 2006, pp. 87-112.

ARANGO, Marco Aurelio, *Memoria del Ministro de Obras Públicas al Congreso Nacional*, Bogotá: Imprenta Nacional, 1943.

ARDILA, José Joffre, *Desarrollo del Sistema de Transportes en Colombia*, Bucaramanga: Imprenta del Departamento, 1949.

ATEHORTÚA CRUZ, Adolfo, “El golpe de Rojas y el poder de los militares”, en *Folios*, Segunda Época, núm. 10, primer semestre de 2010, pp. 33-48.



BARNHART, Donald, "Auge y fracaso: la historia de la construcción de los ferrocarriles", Jesús Antonio Bejarano, *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores Norteamericanos*, Bogotá, Editorial la Carreta, 1977, pp. 265-282.

BARRETO BERNAL, Patricia Carolina, *Conformación del empresariado del sector siderúrgico y su papel en los procesos de modernización social, económica y administrativa, en el corredor industrial de Boyacá, 1960 – 1990*. Tesis Doctoral, Medellín, Universidad EAFIT, 2014.

BEJARANO, Jesús Antonio, "La economía entre 1930 y 1945", *Nueva Historia de Colombia*, Bogotá: Planeta, 1989, p.p.115-141.

BEJARANO, Jesús Antonio. *Historia económica y desarrollo. La historiografía económica sobre los siglos XIX y XX en Colombia*. Bogotá, CEREC, 1994.

BEJARANO, Jesús Antonio, *El siglo XIX en Colombia por historiadores norteamericanos*, Bogotá, Editorial la Carreta, 1977.

BEYER, Robert, "El transporte y la industria del Café en Colombia", Jesús Antonio Bejarano (Coordinador), *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores Norteamericanos*, Bogotá: Editorial la Carreta, 1977, pp.244-264.

BOTERO GÓMEZ, Fabio, *Historia del Transporte Público en Medellín*, Medellín, Secretaría de Cultura Ciudadana, 1998.

CASTAÑEDA RUEDA, Julio, *Nuestra Señora del Rosario de Chiquinquirá, historia de una tradición*, fundación editorial epígrafe, 2005.

CERUTTI, Mario, "Fertilidad empresarial en Monterrey (1885-1930)", Daniel Flores Curiel, Jorge Valero Gil (Coordinadores), *La economía mexicana en 19 miradas*, Universidad Autónoma de Nuevo León, Porrúa, 2009, pp. 393-427.



CERUTTI, Mario, "Agricultura, tejidos productivos y dinámica empresarial en el norte de México (1925-1965)", Javier Vidal y Mario Cerutti (Coordinadores), *La Historia Económica y de la empresa en América Latina*, núm. 5, 2011, pp. 25-56.

CERUTTI, Mario, "Crisis y reconvención del tejido productivo en un espacio regional del norte de México: La laguna (1875-1975)", *Revista Historia Económica*, núm. 10, invierno, 2008, pp.97-128.

CHAPARRO MONTAÑA, Rodrigo, *La ciudad Sorprendida. La Siderúrgica de Acerías Paz del Río y la configuración socio-espacial de Sogamoso*, (Tesis de Licenciatura), Universidad Industrial de Santander, 2013.

COASE, Ronald, "La naturaleza de la empresa", *Ensayos sobre la teoría de los precios*, Madrid, Editorial Aguilar, 1968.

COLMENARES, German, *Cali: terratenientes, mineros y comerciantes, Siglo XVIII*, Cali, Universidad del Valle, 1975.

CORREDOR MARTÍNEZ, Consuelo, "La modernización Inconclusa en Colombia", *Desarrollo económico y social en Colombia*, Bogotá, Cátedra Manuel Ancizar, Universidad Nacional de Colombia, 2001, pp. 15-37.

CRUZ SANTOS, Abel, *Por Caminos de Tierra, Mar y Aire: Evolución del Transporte en Colombia*, Bogotá, Editorial Kelly, 1973.

CURRIE, Lauchin, *Bases de un programa de fomento para Colombia: informe de una misión*, Bogotá, Banco de la Republica, 1951.

CHANDLER, Alfred, *La mano visible. La revolución en la dirección de la empresa norteamericana*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1987.



DÁVILA LADRÓN DE GUEVARA, Carlos, *El empresariado Colombiano Una perspectiva histórica*, Bogotá D.C, Pontificia Universidad Javeriana, 1986.

FALS BORDA, Orlando, *El hombre y la Tierra en Boyacá: bases sociológicas e históricas para una reforma agraria*, Bogotá, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2006.

GAMBOA, Leticia, *Los empresarios de Ayer. El grupo dominante en la industria textil de Puebla 1906-1929*, México, Universidad Autónoma de Puebla, 1985.

GARAY, Luis Jorge, "Colombia: estructura industrial e internacionalización 1967-1996", Bogotá: Departamento Nacional de Planeación, Julio de 1998.

GARCIA ALVAREZ, Cesar, *Memoria del ministro de Obras Públicas al Congreso Nacional*, Bogotá: Imprenta Nacional, 1935.

GARZA VILLAREAL, Gustavo, "La revolución macroeconómica del sector servicios", Daniel Flores Curiel, Jorge Valero Gil (Coordinadores), *La economía mexicana en 19 miradas*, Universidad Autónoma de Nuevo León, Porrúa, 2009, pp. 361-391.

GRACIDA ROMO, Juan José, "Desarrollo económico, reconversión productiva y poder político en Sonora, 1913-1930, José Alfredo Estrada, Araceli Almaraz (coordinadores), *Inversiones, colonización y desarrollo económico en el noroeste de México, 1870-1940*, El Colegio de la Frontera Norte, pp. 67-94.

GUERRA, Francois Xavier, *Modernidad e independencias: ensayos sobre las revoluciones hispánicas*, México: Fondo de Cultura Económica, 2001.



GUTIERREZ, María Teresa, "Proceso de Institucionalización de la higiene: estado, salubridad e higienismo en Colombia", en *Estudio Socio-Jurídico*, Vol. 12, núm. 1, enero-junio 2010, pp. 73-97.

HOBBSAWM, Eric, "El abismo Económico", *Historia del siglo XX*, Barcelona, Critica, 2000, pp. 92-115.

KALMANOVITZ, Salomón, *Economía y Nación. Una breve historia de Colombia*, Bogotá, Editorial Norma, 2003.

KALMANOVITZ, Salomón, *Las instituciones y el desarrollo económico en Colombia*, Bogotá, Editorial Norma, 2001.

KIRZNER, Israel, "El empresariado", *Competencia y empresarialidad*, Madrid, editorial la unión, 1998.

KNIGHT, Frank, *Risk, Uncertainty and Profit*, New York, Kelley & Millman, 1957.

LATORRE, Emilio, *Transporte y crecimiento regional en Colombia*, Bogotá, Fondo Editorial CEREC, Universidad de los Andes, 1986.

LÓPEZ URIBE, "Carreteras Nacionales", en: *Anales de Ingeniería*, Vol. 52, Núm. 590, Agosto de 1944.

MADERO ESCOBAR, Janeth., *Creación y consolidación de la empresa "Acerías Paz de Río" (1950 -1970)*. Tesis de Licenciatura, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2001.

MAILLAT, Denis, ""Sistemas productivos locales y entornos innovadores", *Redes de empresas*, 1999, pp. 75-90.



MARTÍNEZ, Martha Teresa y ESTUPIÑAN, Luz Marina, “Cartografía Histórica de los Territorios Boyacenses”, Tunja, Banco de la Republica, Julio, 2003.

MEISSEL DE LA ROCA, Adolfo, “¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?”, *Lecturas de Economía*, N°23, Medellín, Banco de la Republica, Mayo-Agosto, 1987, pp. 7-10

Ministerio de Obras Públicas, Parsons, Brinckerhorff, Quade & Douglas, *Estudio del transporte nacional: Plan de mejoramiento para los transportes nacionales*, Bogotá, Ministerio de Obras Publicas, 1961.

MOLINA LONDOÑO, Luis Fernando, “La industrialización de la minería de oro y plata en Colombia, en el siglo XIX: Sociedad de Zancudo y Compañía minera de Antioquia”, *Revista Credencial Historia*, [en línea], 2011, 258, [consultado el 10 de Abril 2014].

MONTENEGRO, Santiago; OCAMPO, José Ocampo, *Crisis mundial, protección e industrialización: ensayos de historia económica colombiana*, Bogotá, Editorial Norma, 2007.

MORA CUARTAS, Andrés; SERNA RODRÍGUEZ, Maribel, “Las entidades bancarias en Colombia, consecuencia de un movimiento constante en el sector bancario”, *Revista MBA Eafit*, pp. 33-53.

MURIEL, Rafael Darío, “Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano.1850-1920”, *Revista Lecturas de Economía*, núm. 10, Enero-Abril, 1983, pp. 7-46.

NICHOLS, Theordore *Tres Puertos de Colombia: estudios sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1973.



NORTH, Douglas, *Instituciones, Cambio Institucional y Desempeño Económico*, México, Fondo de Cultura Económica, 1995.

OCAMPO, José Antonio, “La consolidación del capitalismo moderno”, José Antonio Ocampo (compilador), *Historia Económica de Colombia*, Bogotá, Siglo XXI editores, 1987.

PEREA RESTREPO, Mauricio, *Cultura memoria y estética en torno al carro colombiano-El Renault 4 en Bogotá desde 1970*, Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Javeriana, 2010.

PEREZ, Luis Francisco, Reinaldo García, “Zona industrial de Boyacá, de un enclave industrial a una zona de conurbación regional”, *Revista APUNTES DEL CENES*, Vol. I, núm. 3, pp.27-42.

PERGOLIS, Juan Carlos, “La industria carrocera en Boyacá”, en: <http://es.scribd.com/doc/166376192/LA-INDUSTRIA-CARROCERA-EN-BOYACA#scribd>. [Consultado el 10 de marzo de 2014]

PERGOLIS, Juan Carlos; VALENZUELA, Jairo, *El libro de los buses de Colombia*, Bogotá, Universidad Católica de Colombia, Sistema Integrado de Transporte S.A, agosto 2007.

PINEDA DE CUADROS, Nubia Elena, “Primera industria textil de algodón en Colombia, 1884-1905. Compañía Industrial de Samacá “Fábrica de hilados y tejidos de algodón”, *Revista Historiolo*, Vol. 1, núm. 2, Diciembre, 2009, pp.136-168.

PLANO DANAIS, Ricardo, “La industria cervecera en Colombia”. *Credencial Historia*, núm. 260, Bogotá, Banco de la Republica, 1989, en línea, 03 de Mayo de 2014.



PLAZAS DIAZ, Leidy, “Los primeros años del desarrollo empresarial en Boyacá”, *Historia Caribe*, Volumen VIII: 22, Enero-Junio 2013, pp. 231-249.

PLAZAS DÍAZ, Leidy Carolina, “La Industria Harinera en Duitama-Boyacá 1920-1940”, *Sociedad y Economía*, núm. 22, Bogotá, 2012, pp. 211-230.

POVEDA RAMOS, Gabriel, *Historia Económica de Colombia en el siglo XX*, Colombia, Medellín Universidad Pontificia Javeriana, 2005.

POVEDA RAMOS, Gabriel, *Políticas Económicas, Desarrollo Industrial y Tecnología en Colombia 1925-1975*, Bogotá, Editora Guadalupe, 1976

POVEDA RAMOS, Gabriel, *Vapores Fluviales en Colombia*, Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1998, MIRAR Y COMPLETAR

RAMÍREZ, María Teresa y PACHÓN, Álvaro, *La Infraestructura del Transporte en Colombia durante el Siglo XX*, Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006.

RAMÍREZ, María Teresa, “Efectos de Eslabonamiento de la Infraestructura de Transporte sobre la economía Colombiana 1900-1950”, James Robinson y Miguel Urrutia (Compiladores), *Economía colombiana del siglo XX: un análisis cuantitativo*, Bogotá, Fondo de Cultura Económica, 2007, pp. 383-402.

RANDALL, Peter, *Real del Monte. Una empresa minera británica en México*, México, Fondo de Cultura Económica, 1977.

RIPPY, Fredd, “Los comienzos de la era ferroviaria en Colombia”, Jesús Antonio Bejarano, *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores Norteamericanos*, Bogotá: Editorial la Carreta, 1977, pp. 221-239.



RIVAS, Medardo, *Trabajadores de Tierra Caliente*, Bogotá, Prensas de la Universidad Nacional, 1899.

ROBLES, Luis, *Código de Comercio de la Republica de Colombia*, Bogotá, Imprenta de la Luz, 1899.

RODRIGUEZ BAQUERO, Luis Enrique, Saydi Núñez Cetina, *Empresas públicas de transporte en Bogotá, siglo XX*, Bogotá, Alcaldía Mayor, 2003.

SAFFORD, Frank, “El problema de los Transportes en Colombia”, Adolfo Meissel Roca y María Teresa Ramírez (Editores), *Economía Colombiana de siglo XIX*, Bogotá, Fondo de Cultura Económica y Banco de la Republica, 2010, pp. 523-573.

SALAZAR MONTOYA, Jaime, “El transporte en Colombia”, Departamento Administrativo de Planeación y Servicios Técnicos, Bogotá, Presidencia de la Republica, 1958.

SALAZAR MONTOYA, Jaime, *Introducción al Estudio del Transporte en Colombia*, Bogotá, Universidad Externado de Colombia, 2001.

SALAZAR MONTOYA, Jaime, *De la Mula al Camión, apuntes para una historia del transporte en Colombia*, Bogotá, Tercer mundo Editores, 2000.

SAMPER, Darío, *Los transportes en Colombia*, Bogotá, Ediciones de la Contraloría General de la Republica, 1965.

SANÍN, José Alvear, *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia 1492 – 2007*, Bogotá, Imprenta Nacional de Colombia, 2008.

SÁNCHEZ ANGEL, Ricardo, “Gaitanismo y nueve de abril”, *Revista Papel Político*, vol. 13, núm.1, enero-junio 2008, pp. 13-49.



SICARD, M; ROBAYO, A, *Recopilación de Decretos y Resoluciones Nacionales sobre transporte automotor y medidas que ha dictado el Gobierno del Tolima sobre circulación*, Tolima, Imprenta Departamental, 1955.

TIRADO MEJÍA, Álvaro, “Estadistas y Políticos del Siglo XX: Un retrato Colectivo”, *Revista Credencial Historia*, núm. 109, 1999.

TORRES VILLANUEVA, Eugenio, “Funciones empresariales, cambio institucional y desarrollo económico”, Carlos Dávila Ladrón de Guevara, *Empresas y empresarios en la historia de Colombia siglos XIX y XX*, Tomo I, Bogotá, Editorial Norma, Ediciones Uniandes CEPAL, 2002.

URRUTIA MONTOYA, Miguel, *Historia del sindicalismo en Colombia: historia del sindicalismo en una sociedad con abundancia de mano de obra*, Bogotá, Editorial la Carreta, 1976.

VALDIVIA, Luis, “Economía y Espacio en el Valle del Cauca, Colombia 1850-1950”, Cali, Universidad del Valle, 1992.

VEGA CANTOR, Renán, *Gente muy Rebelde. Protesta y modernización en Colombia*, Vol.1, Bogotá, Ediciones Pensamiento Crítico, 2002.

VILLATE SANTANDER, German, “Algunos apuntes para un estudio de la Organización Económica de los Muisca”, *Maguare*, núm. 5, 1987, pp. 195-233.

ZAMBRANO, Fabio, “La navegación a Vapor por el Rio Magdalena”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, Vol.9, Bogotá, pp. 63-75.