

## SOCIEDAD Y TRANSPORTE URBANO EN BOGOTÁ 1865 - 1950<sup>1</sup>.

Ricardo Esquivel Triana<sup>2</sup>

No hay problema que desvele más al bogotano corriente, que el del transporte. Una revisión inicial de la ingente cantidad de estudios sobre el transporte público masivo, en los últimos 40 años, contrastan al demostrar la irracionalidad de este servicio en Colombia.

En otro ángulo, los procesos de descentralización administrativa, reforma constitucional y apertura económica han puesto en evidencia la ausencia de una actitud ciudadana frente a las necesidades del país en todos los campos. En el fondo es la tenue existencia de una identidad nacional, resultado apenas obvio del metódico 'olvido' de nuestra historia.

En Bogotá, durante la primera mitad del siglo XX, el medio de transporte por excelencia fue el tranvía. El 'olvido' de este medio de transporte se atribuye al impacto del "Bogotazo" en la conciencia nacional. El que circularan buses de gasolina desde 1923, particulares y del municipio, junto con

la suspensión definitiva del tranvía sólo hasta 1950, no hace parte de la memoria colectiva.

Comentaba la Revista Proa<sup>3</sup>, un año después del "Bogotazo":

*Hoy la Empresa del Tranvía Municipal de Bogotá con sus 70 tranvías y sus 40 autobuses transportan en promedio diario 163.000 pasajeros. El promedio para las empresas privadas de transportes colectivos en 650 vehículos asciende a 350.000 pasajeros.*



- 1 Presentado en: Joint Workshop on Conducting Social Science Research in Latin America. Social Science Research Council SSRC - Universidad Externado de Colombia. Facultad de Economía, 1994, bajo el nombre "Society and public goods: urban transport in Bogota, 1900-1950".
- 2 Dipl. Filosofía y Letras. Espec. Historia Económica. Profesor Departamento de Historia. y Geografía, Facultad de Ciencias Sociales, Pontificia Universidad Javeriana.
- 3 Proa, Bogotá, Abril 1949, pág. 34.

Es evidente que la Empresa del Tranvía transportaba 2.7 más pasajeros con menos vehículos, pero según Aprile<sup>4</sup> también era evidente la intención de demeritarlo. Es el mito de la destrucción del tranvía el 9 de abril.

El resultado, mayor espacio ocupado y más contaminación, sin considerar otros factores, lo leemos 45 años después en una revista, también especializada en arquitectura:

*Parma, Munich, Montpellier, Valladolid, Milán, Marsella... ciudades muy antiguas, con tortuosas callecitas para andar a pie... en donde, proporcionalmente, hay muchísimos más carros y menos vías que en Bogotá, pero sin este caos y congestión. En ninguna de ellas nadie jamás se atrevería a arrasar un parque para hacer más calles. Lo contrario si sería posible...*

*En Inglaterra, en Italia, en Francia, en plena era de la privatización, el transporte público es monopolio del estado; la gente deja parqueado el Jaguar, el Lancia o el Peugeot y se va al trabajo en bus. Pero volvamos a Bogotá, donde el transporte público ES PRIVADO !!! Es decir, no es un servicio, ES UN NEGOCIO.*

*... en vez de seguir abriendo troncales, pavimentando parques o construyendo nuevas autopistas; antes de construir más gigantescos puentes de hormigón o los poco transitados peatonales; antes, inclusive, de hablar de Metro, es necesario que el transporte público, ocupante de casi el 60% de la superficie vial de la ciudad, sea racionalizado en sus rutas, intersecciones, paraderos, equipo...<sup>5</sup>*

Desde el punto de vista historiográfico, Carlos Dávila<sup>6</sup> en un balance del estado de los estudios sobre el empresariado y la historia empresarial en Colombia, en el período 1820-1990, señala entre otras deficiencias: Respecto a los estudios regionales, el enorme

vacio existente sobre Bogotá, pues sólo se tienen los estudios de Frank Safford<sup>7</sup> y, en cuanto a la historia de los servicios públicos se incluyen ferrocarriles, puertos, caminos y navegación fluvial, marina mercante, aviación, servicios telegráfico y telefónicos, y reseñas breves de otros servicios.

Acerca del transporte urbano, en Bogotá y en las principales ciudades del país, no se menciona trabajo alguno; al contrario, este campo se limita a estudios técnicos y coyunturales recientes.

Una lectura entre líneas, muestra como el transporte público en Bogotá tuvo en el tranvía otra forma de identificación entre los servicios públicos y el ciudadano.

Hacemos evidente, por ahora, la omisión de enfoques econométricos, los cuales, además, abundan. Aquí haremos alusión a los hitos más significativos de la historia de este servicio en la primera mitad del siglo XX:

- Los precedentes e implementación del servicio en 1884
- El boicot al tranvía en 1910
- El golpe de gracia para el tranvía

Con el recurso de la historia, podemos recuperar el romanticismo o por lo menos la amabilidad de viajar por la ciudad; placer del cual en Bogotá desde el pedestal de empresarios y alcaldes, hemos y seguiremos siendo despojados.

## LA EPOPEYA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

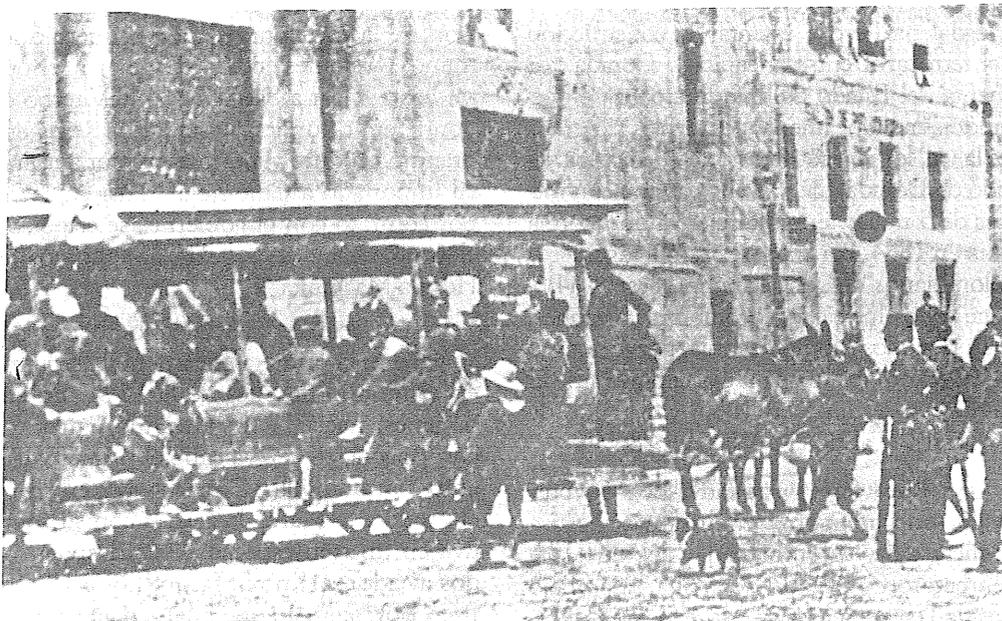
Cuando Bogotá todavía no cuenta con acceso directo al río Magdalena, por ferrocarril o siquiera por carretera, inaugura en 1884 un servicio de transporte urbano masivo ideal, el tranvía. Sin embargo, Bogotá aunque es la

4 Aprile G., Jacques. **El impacto del 9 de abril sobre el centro de Bogotá**. Bogotá, Centro Gaitán, 1983, págs. 83 y ss.

5 Buendía G., Gonzalo. "Transporte urbano: servicio o negocio." En: **Habitar**. Bogotá, No. 115, Diciembre 1993, pág. 4.

6 Dávila, Carlos. **Historia empresarial de Colombia: estudios, problemas y perspectivas**. Bogotá: Universidad de los Andes, 1991, pág. 104. (Monografías en Administración No. 20).

7 Safford, F. **Aspectos del siglo XIX en Colombia**, Medellín, Editorial Hombre Nuevo, 1977, 284 p.



primera ciudad en Colombia en contar con un sistema de transporte público masivo y funcionando durante 65 años, no fue la única; Medellín, Barranquilla, Cúcuta, Girardot<sup>8</sup>, y Pereira<sup>9</sup> también tuvieron uno.

Pero, cómo llegó el tranvía a Bogotá?, pudo ser una odisea. El tranvía parece ser tan bogotano y a la vez en apariencia tan inocuo, que brilla por su ausencia en las crónicas sobre otras formas de transporte.

En los albores del siglo XX, llegar a Bogotá era bastante difícil. "Para ir de la costa de Colombia a su capital, el viaje dura una quincena."<sup>10</sup>

Más difícil era importar a Bogotá no sólo bienes suntuarios, la gran mayoría, sino bienes de capital, símbolo del progreso. Al respecto, cuentan los testigos:

*El más extraño espectáculo para el extranjero es el encuentro con una cuadrilla, 12 a 17 peones que transportan sobre sus hombros un pesado objeto no desmontable, como una gran máquina o un piano. El transporte durará dos semanas enteras,... desde Honda a Bogotá viene a costar unos dos mil fuertes (otros tantos dólares).<sup>11</sup>*

La navegación por el río Magdalena, hacia fines del siglo XIX, se hacía en barcos de vapor entre Barranquilla y Honda, de allí en adelante en champanes y bongos. En cualquier caso soportando muchas incomodidades por el calor, los insectos, la comida y los cambios de nivel del río.<sup>12</sup>

Si bien, la construcción del ferrocarril de Panamá, quinto en el mundo hacia mediados del siglo XIX, constituye un éxito financiero, no sucedió así con otras vías.

8 Uribe, T. En: *Revista Universidad de La Salle*, No. 18, pág. 134.

9 Contreras L., Luz M.; Vélez R., María G. "Historia del tranvía en Bogotá 1882-1952". Bogotá, 1985. 124 (Tesis. Licenciadas en Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Colombia), pág. 15.

10 *El Nuevo Tiempo*, Bogotá, 28 julio 1903, citado Villegas, Jorge. *La guerra de los mil días*. Bogotá: Carlos Valencia, 1978, pág. 20.

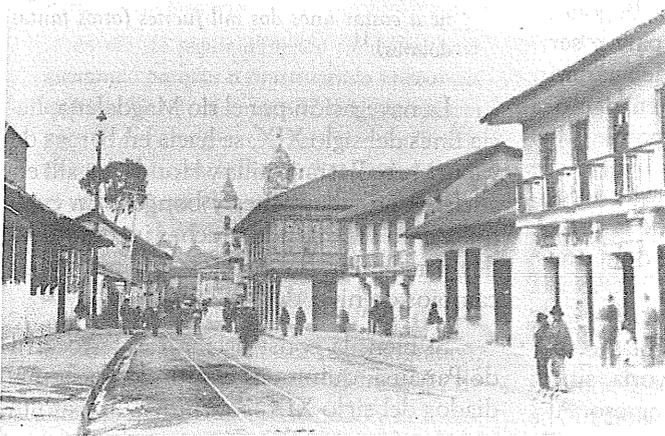
11 Le Moyne, A. *Viajes y estancias...*, Bogotá, 1945, citado Villegas, J. *La guerra*. pág. 19.

12 Cfr. Posada Carbo, Eduardo. "Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana en el siglo XIX". En: *Boletín Cultural y Bibliográfico*. Bogotá, vol. 26, no. 21, 1989, pág. 3 y ss.

La posibilidad de conectar Bogotá con el Magdalena llevó a intentar la construcción del ferrocarril entre la capital y Dorada por cuenta del Estado de Cundinamarca; empezando simultáneamente por ambos extremos de la vía, los contratistas norteamericanos del lado de Dorada, luego de dos años y con menos de 5 millas terminadas, abandonaron la obra en 1884. Por el otro extremo, ingenieros colombianos dirigen el tramo Facatativá-Bogotá; todos los rieles, locomotoras, vagones, fueron traídos a lomo de mula, por el camino de Cambao abierto para ese expreso fin. El camino se terminó en 1885, y el tramo de ferrocarril se abrió al público en 1889<sup>13</sup>.

La línea férrea Facatativá-Bogotá, buscando un parangón con el tranvía, llegó a calificarse de "colombianada" debido a que "empezaron a llevarlo de arriba para abajo (desde Bogotá a buscar el Magdalena. NB), y no al revés"<sup>14</sup>.

Finalmente, se logró conectar el ferrocarril de Girardot con el de la Sabana, el cual quedó listo en 1909 al dejar Rafael Reyes el gobierno<sup>15</sup>.



El mismo Reyes, impulsó la construcción de la carretera del norte uniendo los tramos existentes en Cundinamarca y Boyacá, hasta llegar a Santa Rosa de Viterbo de donde era oriundo. Hasta allá, "Reyes emprendió un duro viaje en el primer automóvil importado a Colombia"<sup>16</sup>. Ya en 1905, por contrato con el gobierno, se estableció el primer servicio regular de automóviles Honda-Mariquita<sup>17</sup>.

La aviación comercial colombiana, por su parte es la primera en América y segunda en el mundo después de la KLM. En sus orígenes, hacia 1920 buscando empalmar con Bogotá, se llevó a cabo el primer vuelo entre Barranquilla y Girardot, a donde llegó el presidente Marco F. Suárez con su comitiva en un tren especial. Poco después, de dos aviadores (Knox Martin, norteamericano, y Boy, alemán) que intentan aterrizar en la Sabana, sólo lo consigue con muchas dificultades el segundo, inaugurando la línea Barranquilla-Bogotá<sup>18</sup>.

Si fue una titánica tarea traer a Bogotá por primera vez el ferrocarril, el automóvil e incluso el avión, el desarrollo del transporte público en Colombia, también se nutrió de otra perspectiva menos romántica:

*La creación de la infraestructura vial y la implantación de los medios de transporte modernos no respondieron inicialmente a las necesidades de constitución de una industria nacional y de formación del mercado interno, sino a los intereses de Inglaterra y los Estados Unidos, en pugna por el dominio de los mercados neocoloniales.*

- 13 Barnhart, D.S. *The development of the surface transportation system of Colombia 1820-1940*. Chicago, 1950, 44; Ospina, Luis. *Industria y protección en Colombia 1810-1930*. Medellín: FAES, 1979, pág. 310 y ss.
- 14 Samper, Andrés. *Cuando Bogotá tuvo tranvía*. Bogotá: COLCULTURA, 1973, pág. 491.
- 15 Bergquist, Charles. *Café y conflicto en Colombia*. Medellín: FAES, 1971, pág. 276.
- 16 Bergquist, Charles. *Café y conflicto*, pág. 277.
- 17 Ospina, *Industria y protección*, pág. 357.
- 18 Boy, Herbert. *Una historia con alas*. Bogotá, Skál Club, 1989, pág. 71 y ss.

*El comercio interno se enfrentó a crecientes costos relativos del transporte en comparación con el comercio internacional. Esta tendencia fue agudizada por los ferrocarriles, ya que todas las líneas fueron construidas para facilitar el comercio exterior en lugar del interno. Bogotá y Medellín, las dos ciudades principales del país, no fueron conectadas por un servicio directo de ferrocarril sino hasta 1960<sup>19</sup>.*

Probablemente así se explique la irrelevancia histórica y técnica del tranvía de Bogotá en cualquier análisis del transporte urbano masivo efectuado después de 1950.

## TRANSPORTE Y DESARROLLO URBANO

Ya en 1865, la prensa local anuncia el establecimiento de una compañía anónima, para ensanchar la empresa de ómnibus que fundara Guillermo París. Con el nombre de **Compañía de Omnibus i Transportes**, recibió el respaldo del presidente del Estado de Cundinamarca, general Rafael Mendoza.

Los servicios a prestar serían cubiertos con:

- Carruajes, grandes, medianos y pequeños; coches y victorias; pudiendo conducir este tren de 1 a 80 personas.
- Carruajes en el Hotel "Francia" situado en "Los Manzanos".
- Carros fuertes para equipajes; y,
- Bestias mulares, para los viajes a Villeta<sup>20</sup>.

El servicio completo y las tarifas serían posteriormente publicados.

Un año más tarde, la empresa anuncia que "vuelve a bajar sus precios desde el

1º de diciembre entrante i los puestos hasta el Hotel "Francia" a 12 reales cada uno"<sup>21</sup>

Aunque el lema de la Compañía de Omnibus era "puntualidad i cumplimiento como siempre", Gómez Restrepo<sup>22</sup> haciendo una crónica del servicio de transporte anterior al tranvía, nos dice:

*El servicio de coches era casi nulo, no sólo por el costo excesivo que ocasionaba la traida de los pesados vehículos que entonces estaban de moda, sino porque el estado de las calles, toscamente empedradas y cruzadas por los consabidos caños, impedía el fácil funcionamiento de las ruedas... Bajo la progresista administración municipal de don Higinio Cualla se hizo el alcantarillado de la ciudad; el cual imperfecto y todo, cambió el aspecto de la población;... y permitió el establecimiento de líneas de tranvías (1884) y la circulación desembarazada de los carruajes.*

Don Tomás Rueda Vargas, más específico en cuanto a los coches que circulaban por Bogotá, refiere de cuantos había al servicio de los altos miembros del Gobierno; aludiendo incluso a un breve paréntesis entre 1849 y 1883, dice, "no vuelven a tener coches nuestros presidentes hasta el del señor Otálora"<sup>23</sup>; luego viene el 'landeau' de Holguín y las "multitas pintadas" que arrastran el coche de Núñez; en 1906, el coche presidencial con Reyes a bordo fue abaleado, y como se mencionó más arriba, fue el general en traer el primer automóvil.

Para darse idea de lo que representaba traer un coche elegante, un enigmático interlocutor de Don Tomás Rueda nos cuenta del "birloche" llegado en los sesentas del siglo pasado:

19 MacGreevey, citado Camacho, Sergio. "Planteamiento y soluciones del transporte urbano de Bogotá". En: **Estudios Marxistas** (Bogotá), No. 16 Enero-Abril 1979, pág. 7.

20 En: **La Opinión**, Abril 17, 1865, pág. 152.

21 En: **El Mensajero**, diciembre, 1866, pág. 108.

22 Gómez, Antonio. **Bogotá**. Bogotá, Editorial ABC, 1938, págs. 94-95.

23 Rueda, Tomás. "Los coches de Bogotá". En: **El alma de Bogotá** (Selección Nicolás Bayona P.). Bogotá, Imprenta Municipal, 1938, 286

*Tengo copia de una carta que avisa a su gente de Honda el envío de 80 indios para que suban 'a hombro', a Bogotá, el carruaje. Hagamos unos números: 80 indios en quince días, 120 jornales de indio; éstos a \$ 0.20 por día, \$ 24. ¿Podría hoy hacerse el transporte por carretera, por ferrocarril o de otra manera, por tal precio?...<sup>24</sup>.*

En cuanto a las vías, por decreto No. 113 y Acuerdo No. 12 del Concejo Municipal, ambos de 1888, se estableció una para el servicio de coches en Bogotá, la cual no debía ser usada por otro tipo de vehículos diferenciándose en ello de los "caminos públicos".

Se trataba de un circuito central, el cual partiendo de Las Cruces por la carrera 7<sup>a</sup>, subía a buscar la carrera 4<sup>a</sup>, y por esta llegaba a la calle 22, bajar luego a la plazuela de San Victorino, volver a subir a encontrar la plaza de Bolívar y de allí regresar a Las Cruces. Y dos circuitos complementarios, uno a la altura de la Quinta de Bolívar hasta Egipto, otro partiendo del parque del Centenario hasta el cementerio y de allí a Engativá, buscaba la carretera de occidente para subir por Paiba y llegar a San Victorino.

Adicional a no permitir la circulación de vehículos que no fueran coches livianos, el Concejo se comprometía a no gravar ni coches ni vía y, a los particulares se les obligaba a arreglar las alcantarillas de las calles.

Volviendo al servicio público, en 1893 se anuncia la **Compañía Franco-Inglesa de Carruajes**, cuya agencia general se encontraba en la actual calle 12 con carrera 8 y la sucursal en la acera sur de la plazuela de San Victorino<sup>25</sup>. Dice Rueda Vargas:

*La prolongación y mejora de las carreteras del norte y del occidente favoreció el establecimiento regular de líneas de carruajes. Entre la plazuela de San Victorino y la venta de Los Manzanos, adelante de Facatativá, con parada para remudar caballos y almorzar en Cuatro Esquinas (hoy Mosquera), hacia el servicio la empresa del general Ramón Soto; y entre la plazuela de San Francisco y El Pedregal, a un lado de Nemocón, lo hacían los ómnibus y coches de la Franco-Inglesa, compañía fundada por el francés don Juan Giléde y el inglés don Enrique Alford, quienes la vendieron más tarde a los señores Antonio Caipa y Martiniano Tibaquirá<sup>26</sup>.*

Según este autor, la existencia de la línea de occidente, se remonta a 1876.

También se menciona la empresa de coches de don Santiago de la Guardia<sup>27</sup>, que en 1898 a la par con los "fiacres, landós, victorias y calesas" particulares, constituían los medios de ir al hipódromo.

La mejora efectiva (sic) de los coches de alquiler, continuando con Rueda Vargas, se debe a Alfredo Clement: "fue él quien primero los presentó aseados, con sus coches bien vestidos y, sobre todo, bien sentados"<sup>28</sup>.

También menciona a Francisco y Pedro Plata Uribe, quienes en el año de 1900,

*echaron a la calle, de sus cocheras de Paiba, veinte fiacres nuevecitos, como coches de plaza, pagados a la hora con tarifa fija. Fue ésta una gran mejora para la ciudad. Los fiacres estaban muy bien tenidos, y los aurigas, que para entonces ya no se dejaban llamar cocheros ni siquiera postillones, llevaban larga librea gris y cubilete de hule del mismo color<sup>29</sup>.*

24 Rueda, "Los coches de Bogotá", pág. 301; NB: el mismo cronista corrige a 1.200 jornales y \$240.

25 Pombo, Jorge. **Directorio General de Bogotá**. Bogotá, 1893.

26 Rueda V., "Los coches de Bogotá". pág. 290.

27 Currea, A., 1961, citado Mejía, Germán. "Bogotá: condiciones de vida y dominación a finales del siglo XIX". En: **Boletín de Historia**. Bogotá, v. 5 n. 9/10, Ene.-Dic. 1988, pág. 35.

28 Rueda, "Los coches de Bogotá". pág. 292.

29 **Ibidem**

El matiz elegante de este servicio, es contradictorio con la situación descrita para 1903; al término de la guerra Bogotá es una ciudad silenciosa,

*y los pocos ruidos que se oyen son o el de un coche que pasa con un movimiento vibratorio por las calles centrales o el del tranvía de mulas que, con una lentitud exasperante, hace el recorrido de la carrera séptima entre San Diego y San Agustín*<sup>30</sup>.

El mismo Santamaría, quien escribe en 1942, describe el panorama general de la ciudad y sus vías. Los barrios residenciales preferidos por las gentes de dinero, de la Candelaria, la Catedral y San Agustín, están limitados por los ríos San Francisco y San Agustín, pero de este río hacia el sur las residencias se extienden hasta la iglesia de Santa Bárbara.

En el mismo sector central, está concentrado el comercio, entre las calles Real y de Florián y en las cuadras adyacentes.

Por el contrario, de San Diego hacia el norte, a lo largo de la carrera trece, las residencias son escasas y en el trayecto a Chapinero se hallan algunas haciendas. Chapinero sigue siendo un modesto caserío que se ha convertido en un lugar de veraneo, con unas pocas quintas.

A la sazón don Ramón Jimeno, dueño del acueducto y residente en Chapinero fue uno de los impulsores para que se instaurara la línea del tranvía entre Bogotá y ese caserío, "pues era empresa ardua ir a pie por estos lodazales, en tiempos de invierno y especialmente en noches oscuras... Chapinero era intransitable"<sup>31</sup>.

Las vías principales se limitan a dos: "La Avenida de Colón, que en esa época se llamaba el Camellón de San Victorino"<sup>32</sup>, lugar que al igual como en la calle de Florián, es donde hay un permanente movimiento de vehículos y de gente según el cronista.

*Allí se ven campesinos a caballo,... que van y vienen de las haciendas de Paipa y Pensilvania; carros de yunta de bueyes que conducen, de la Estación de la Sabana hasta la Calle Real o hacia la plaza de mercado, fardos de mercancías extranjeras o productos de las tierras calientes, en medio de espesas nubes de polvo. Además de ser la única entrada que tiene Bogotá, esta avenida es un centro de actividades comerciales...*<sup>33</sup>.

En segunda instancia, la Avenida de la República, o el Camellón de las Nieves,

*es una calle ancha, polvorienta en el verano y llena de lodo en el invierno en cuyas casas medio abandonadas, viven unas pocas familias de artesanos y de funcionarios públicos*<sup>34</sup>.

En resumen, el desarrollo de Bogotá entre fines del XIX y comienzos del XX fue mínimo; siguiendo a Vergara y Vergara<sup>35</sup> por el oriente iba de Egipto a la carrera 3, en la hoy plaza de Concordia, y subía un poco de la iglesia de Las Aguas; por el sur hasta la calle 1ª (llamada Puertagrande); por el occidente hasta la carrera 19, siguiendo la Avenida Colón; y por el norte enmarcada por las carreras 7ª y 13 hasta la plazuela de Bavaria.

Agregamos que con el advenimiento del alumbrado eléctrico muy poco variaron las costumbres en esta etapa, pues según Santamaría<sup>36</sup>, aún faltaba el alumbrado en las casas, motivo que inducía a terminar to-

30 Santamaría, R., citado Villegas, J. *La guerra*, págs. 21-25

31 Herrera, Joaquín. *El tranvía*. s.l., s.f. Mecanografiado, pág. 1.

32 Santamaría, R. citado Villegas, J. *La guerra*, pág. 22.

33 *Ibidem*.

34 *Ibidem*.

35 Vergara, Julio. "El desarrollo urbano de la capital y las obras del cuarto Centenario". En: *Registro Municipal Bogotá*, no. 75-76, Febr. 1936, pág. 116 y ss.

36 En: *Revista Sábado*, Bogotá, 1942, citado Villegas, J. *La guerra*, pág. 21-25.

das las actividades de la ciudad entre las 4 y 5 de la tarde, hora "en que van desapareciendo de las calles los pocos transeúntes, que con paso apresurado se dirigen a sus casas para que no 'les de el sereno' de las seis de la tarde".

Puede concluirse hasta aquí, que en la situación descrita el tranvía parece ser un lujo extravagante para una ciudad tan pequeña y de costumbres bucólicas.

## EL TRANVÍA EN BOGOTÁ

El establecimiento de "tranvías o ferrocarriles de sangre" tiene norma legal a partir de 1881, cuando el Estado de Cundinamarca por ley 30 de ese año previó la concesión de privilegios hasta por el máximo de 20 años.

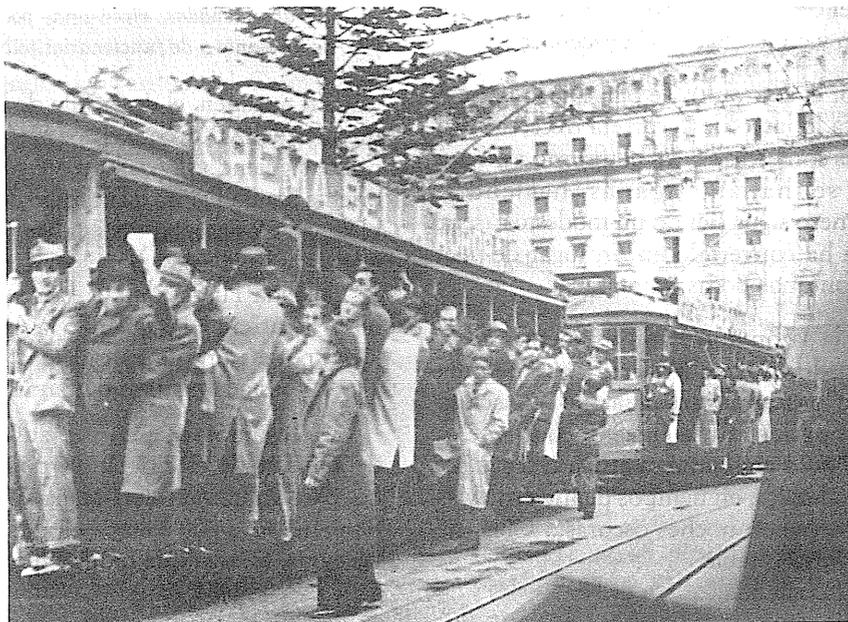
En 1882 celebró el Gobierno de Cundinamarca contrato con el entonces cónsul

norteamericano en Barranquilla **William W. Randall**, para establecer en Bogotá "ferrocarriles urbanos" similares a los que funcionaban en las calles de **New York**.

Con muchas demoras, se inauguró el servicio en diciembre de 1884 con la línea entre el puente de San Francisco y el caserío de Chapinero. La carrilera era de una sola vía, los carros tirados por mulas<sup>37</sup> y la estación ocupaba la cuadra de la carrera 13 con calle 57, antiguo Teatro Caldas<sup>38</sup>.

Como en otras circunstancias, los carros fueron "arrastrados o traídos en carretas de bueyes, subiendo los Andes"<sup>39</sup>.

Con los rieles en madera, forrados en metal, y "después en metal únicamente hechas en una ferretería en Subachoque"<sup>40</sup>, los primeros carros eran abiertos con escaños (como los llamados 'bus escalera') y manejados por los "postillones", descritos como in-



37 Fabricados en Filadelfia por la casa Brill y armados en Bogotá, según Herrera. **El tranvía**. 2.

38 En: Rueda. "Los coches de Bogotá". 294

39 Rippy, J. F. "Los comienzos de la era ferroviaria en Colombia". En: Bejarano, J. **El siglo XIX visto por historiadores norteamericanos**. Bogotá: La Carreta, pág. 236.

40 Arango, Clemencia. "Nacionalización del tranvía". En: *El Tiempo Bogotá*, Nov. 17, 1983, pág. 8B.

dividuos armados de látigo, con ruana y sombrero de jipa. "Fustigaban sin misericordia a los pobres animales, mientras hacían derroche de un grosero vocabulario"<sup>41</sup>.

Registrada la sociedad **The Bogota City Railway Company** con sede en Nueva York, hacia 1889, aparece la cesión de los privilegios que hizo Randall a George Stayner y Frank Allin de la misma ciudad, y estos a su vez los transfirieron a la Compañía del Ferrocarril de la ciudad de Bogotá, según consta en los documentos públicos. Con las sucesivas reformas de los contratos en 1900, 1904 y 1906, la empresa consiguió prorrogar los privilegios hasta 1924.

Sin embargo, según el registro legal, una nueva reforma del contrato en el año de 1906, no sólo amplió el privilegio de 1924 hasta 1966, sino que a condición de poner en servicio los tranvías eléctricos concedió a la Compañía además el,

*derecho al suelo de las vías públicas sino al subsuelo y el aire de todas las calles, carreras y plazas para colocar rieles, postes, alambres, etc.; y obtuvo la facultad de limitar a un solo carro de pasajeros por hora, durante las horas de servicio de los tranvías; así como el derecho para establecer el servicio de carros para todo su personal; la de todos los impuestos, rentas y contribuciones; la de interrupción del término de privilegio cada vez que el río Magdalena disminuyera su caudal; el derecho a emplear las corrientes y caídas de agua no sólo para la fuerza que exigiera la movilización de los tranvías, sino para vender al público calor, fuerza y luz, etc., etc., etc.*<sup>42</sup>.

Efectivamente la entrega consta en escritura pública N° 487 de 1906, radicada en la Notaría Tercera de Bogotá y aprobada por

el presidente Rafael Reyes. Según Cardoso, esta situación de "sumisión feudal a quienes, durante una administración que todo lo acaparó, tuvieron en sus manos los destinos todos y el porvenir de la ciudad"<sup>43</sup>, provocó el boicot de 1910.

A causa del deficiente servicio y del incidente que tuvo uno de los empresarios norteamericanos con un agente de la policía, se produjo **tremendo boicoteo** que paralizó el servicio desde el 7 de marzo de 1910 hasta el mes de octubre, en que el Municipio compró el tranvía de Chapinero por la suma de **ochocientos mil dólares** y coincidió con las fiestas del Centenario, estreno de los primeros carros de tracción eléctrica<sup>44</sup>. En contraste, los tranvías eléctricos según El Nuevo Tiempo<sup>45</sup> aparentemente se inauguran en Bogotá en 1902, perteneciente a una supuesta **The Bogota Electric Railway Co.**, gerenciada por un tal Mr. Thompson.

El boicot al tranvía puede considerarse continuación de los movimientos de 1909. En efecto, las medidas modernizantes de Reyes, el intento de atraer capital extranjero y normalizar las relaciones con Estados Unidos, condujo a la firma de un tratado (llamado Cortes-Root) aceptando el "robo" de Panamá y haciendo otras concesiones a ese país; conocido el texto y sujeto a aprobación del Congreso, la oposición llegó a manifestarse en la calle en marzo de 1909, dando al traste con el gobierno de Reyes<sup>46</sup>.

Considerado el primer paro de usuarios del transporte, pese a que los tranvías siguieron circulando protegidos por guardias armados, los bogotanos "no obstante lo noveleros que somos" dice Rueda Vargas no se conmovieron siquiera con el estreno

41 Ortega, D., citado HERNÁNDEZ M., Héctor. "100 años del tranvía municipal". En: **El Siglo**. Bogotá, Dic. 23, 1984, pág. 13.

42 Cardoso, Joaquín E. **Informe del gerente a la Junta Directiva. Empresas Municipales (Acueducto y Tranvía)** Bogotá; Parte 5ª del Informe en los años de 1930 a 1933. Bogotá, Editorial El Gráfico, 1934, pág. 43.

43 **Ibid**, pág. 54.

44 Aprile, **El impacto**, pág. 83 y ss.

45 En: El Nuevo Tiempo, Ago. 9, 1902, citado Villegas, J. **La guerra**, pág. 290.

46 Medina, Medófilo. **La protesta urbana en Colombia en el siglo veinte**. Bogotá: Ediciones Aurora, 1984, pág. 25 y ss.

de los primeros carros de tracción eléctrica. A la cabeza del boicot aparece Tomás Samper, quien además organizaba los festejos del Centenario, motivo por lo cual Bogotá se hallaba muy concurrida.

El boicot duró “cerca de siete meses, durante los cuales esta sociedad, tan tildada de voluble, no cedió un momento. Es ésta sin duda, la página más honrosa de la ciudad de Quesada...”<sup>47</sup>, durante los cuales debió acudir a los carruajes más variados y algunos ómnibus viejos como alternativa de transporte.

Debido a la exigencia de los norteamericanos de recibir el pago al contado, entre el 27 de agosto y finales de septiembre se agotaron los recursos para obtener el monto del dinero.

El municipio debió pues, adquirir la empresa recurriendo a préstamos de los bancos locales e hipotecando bienes públicos, la cual incluía entre otros: 6 carros eléctricos, 33 carros de pasajeros y de carga, de fuerza animal, 180 mulas, 9 bueyes y 1 caballo de tiro, y varios inmuebles. También recurrió al público:

*La municipalidad encarece al público activar las consignaciones a fin de que el servicio sea restablecido cuanto antes, en la seguridad de que su deseo ha sido y es que la empresa tenga carácter popular y que la administración quede, en todo caso, fuera de la acción oficial*<sup>48</sup>.

Por tal motivo, finiquitar la nacionalización del tranvía fue motivo de fiesta. Empezaron a rodar un domingo, pero la lluvia impidió el jolgorio, el cual se trasladó para el lunes con la circulación de los carros repletos, “cuanto más gente mejor y el carro acababa por llevar contentísimos a los que habían venido y a los que se iban”<sup>49</sup>.

Para la fecha, después de 26 años aunque funcionando “deficientemente”, la identificación con el servicio es clara:

*El tranvía es media vida bogotana. Vehículo republicano, en él se disfruta de libertad, igualdad y fraternidad: es la única parte donde va uno ‘a son aise’ con el político, con la dama elegante, con el ilustrísimo, con el escritor, con el General... al noventa por ciento de la población el tranvía le sirve de matadomingos.*

*Ahora, como vehículo para faltar a los mandamientos, no hay otro igual. Por ejemplo, para hablar mal de los demás... y para desear la mujer de su prójimo...*

*Un carro lleno de pasajeros tiene mucho de parecido al parlamento. Allí también se derogan ciertas leyes, y se decretan auxilios y hay cuestiones de límites...*

*En tanto, el todo Bogotá, contentísimo con haber sacudido ‘coute que coute’ la ofensiva Railway Co., usa día y noche los vehículos municipales echando al aire sus aletuyas por la resurrección del tranvía*<sup>50</sup>.

Con un valor de \$0.05 por pasaje, y aún considerando la imposibilidad de muchos bogotanos para pagarlo en 1911, con 27 carros, el “Tranvía Municipal de Bogotá” transportó 3.5 millones de pasajeros; en 1921, con 30 carros transportó 10.4 millones. Los tranvías (eléctrico y de mulas) tenían capacidad para ejecutar la totalidad del transporte colectivo solicitado.

Al iniciarse el recibo de los pagos por la indemnización de Panamá, época conocida como la de la “danza de los millones”, se menciona<sup>51</sup> como la expansión cafetera y el desarrollo industrial presionaron la consti-

47 Rueda, “Los coches de Bogotá”, pág. 299.

48 *Ibidem*.

49 En: *El Gráfico*, 15 Octubre 1910, pág. 1.

50 *Ibidem*.

51 Cfr. Camacho, “Planteamiento y soluciones”, pág. 9.

tución de un sistema de transportes unificado y nacional.

Así, el primer ramo del transporte nacionalizado fue el tranvía, cuando se creó la Empresa Municipal del Tranvía que asumió desde entonces la totalidad de la movilización de pasajeros; eso duró hasta el año de 1923, cuando se fundan las empresas privadas de buses, las cuales abrieron la rendija para la privatización.

En la historia del tranvía según el Museo de Desarrollo Urbano, en 1921 desapareció el tranvía de mulas y los de propulsión eléctrica adquirieron la responsabilidad total del transporte colectivo urbano. En 1923 aparecieron los primeros buses de gasolina, operados por un empresario particular; en 1925 la empresa del Tranvía Municipal puso en funcionamiento buses de gasolina para servicio urbano, pero en 1930 y aún en los años inmediatamente posteriores el tranvía era el medio fundamental de movilización colectiva<sup>52</sup>.

Frente a la competencia de los buses de gasolina particulares, el Concejo de Bogotá debatió en 1929 y en años posteriores la situación, adoptándose determinaciones en contra del tranvía como lo hizo el mismo Jorge E. Gaitán, alcalde en 1936, al suprimir el tránsito del tranvía por algunas vías por Decreto 290 de ese año<sup>53</sup> y cediéndolas para las rutas de buses. Afortunadamente, la escasez de repuestos y gasolina ocasionados posteriormente por la segunda Guerra Mundial permitieron la revitalización del tranvía.

Sin embargo, la competencia de los buses nunca fue suficiente desafío para la rentabilidad de

la empresa del tranvía. Según consta en los informes del Gerente<sup>54</sup> los gastos de explotación de 1911 a 1933 variaron entre el 42 y el 60%, mientras los ferrocarriles nacionales para el año de 1933 lo hicieron entre 56 y 101%.

En este lapso, las bondades del tranvía incluían servicio para obreros en la madrugada y en la noche a \$ 0.02; transporte para escolares menores de 14 años con el 50% de rebaja y además expresos convenidos al comenzar el año escolar; y, venta externa de tiqueteras para el pago de pasajes.

Muchas de estas ventajas las confirma Samper Gnecco<sup>55</sup>, por ejemplo que la tarifa de los 5 centavos se mantuvo por varias décadas; o el expreso del Gimnasio Moderno, el cual conectaba las líneas entre la calle 67 y la Avenida Chile, dos veces al día para los estudiantes de ese plantel.

Mejor aún, el reglamento del tranvía establecía la prohibición de fumar, llevar animales, de llevar ebrios o dementes, y comisiones de fuerza armada, llevar sobrecupo, portar paquetes que incomoden a los demás pasajeros, evitar toda discusión con los empleados del tranvía; así como la esti-



52 Aprile, *El impacto*, pág. 83 y ss.

53 En: *Registro Municipal* (Bogotá) No. 87-88, Ago. 1936, pág. 526.

54 Cardoso, *Informe del gerente*, pág. 242 y ss.

55 Samper, *Cuando Bogotá*, 33 y ss.

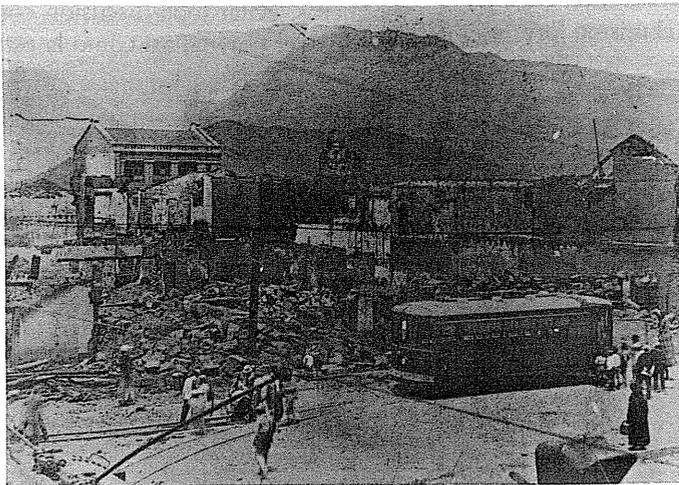
pulación de horarios fijos para la circulación de los carros.

Si desde su inicio fue muy popular, lo confirma también la acepción peyorativa según crónica de 1902, al describirlo:

*Pésimos carros tirados por mulas, llenos en su mayor parte de sirvientas y de gente de la hez del pueblo, que han dado en la flor de conducir en tranvía sus canastos de mercado y cuanto 'lichigo' llevan consigo o les encargan llevar*<sup>56</sup>.

No es de extrañar, siguiendo con Puyo, el regocijo de las clases altas cuando se regularizó en 1896 el servicio de coches de alquiler tirados por caballos. Los mismos, comerciantes de la Calle Real, que lograron recién en 1885 prohibir el paso de tranvías por tal calle so pretexto del ruido que hacía el tranvía y los destrozos que producía sobre el empedrado de las calles<sup>57</sup>.

Historia de más de 60 años de servicio, la concluye Samper:



*Pese a que los tranvías le dieron a Bogotá un rendimiento eficaz y abnegado, ya que –fuera como fuera– a cualquier hora del día o por horarios rigurosamente exactos en la noche “que pasaban, pasaban”, el pueblo soberano le puso fuego, con saña, en desarrollo del bogotazo del 9 de abril*<sup>58</sup>..

## EL TRANVÍA EN EL CENTRO DEL CONFLICTO

La historia del tranvía está a su vez ligada a los conflictos político-sociales en que se mueve el país en este medio siglo.

Podemos mencionar, la movilización obrera que tiene en los tranviarios uno de sus precursores, con la primera huelga del Tranvía de Bogotá, en 1895<sup>59</sup>.

Así mismo, el primer intento de paro general en el país se dio en 1919, a raíz de la huelga promovida en Girardot por los trabajadores ferroviarios. Año este en el que “se constituyó la primera organización gremial del transporte, la ‘Sociedad Ferroviaria Nacional’, que aglutinaba a los trabajadores de los ferrocarriles de la Sabana, del sur y del norte de Cundinamarca, y a los tranviarios de Bogotá”<sup>60</sup>.

Del porqué se inicia el sindicalismo en esta rama, se debe al “predominio del sistema ferroviario y tranviario, dadas sus características técnicas, demandaba mano de obra con mayor nivel de calificación que en los otros sectores de la economía”<sup>61</sup>

56 Patiño, M. citado Puyo, Fabio. **Bogotá**. Madrid: Editorial Mapfre, 1992, pág. 136.

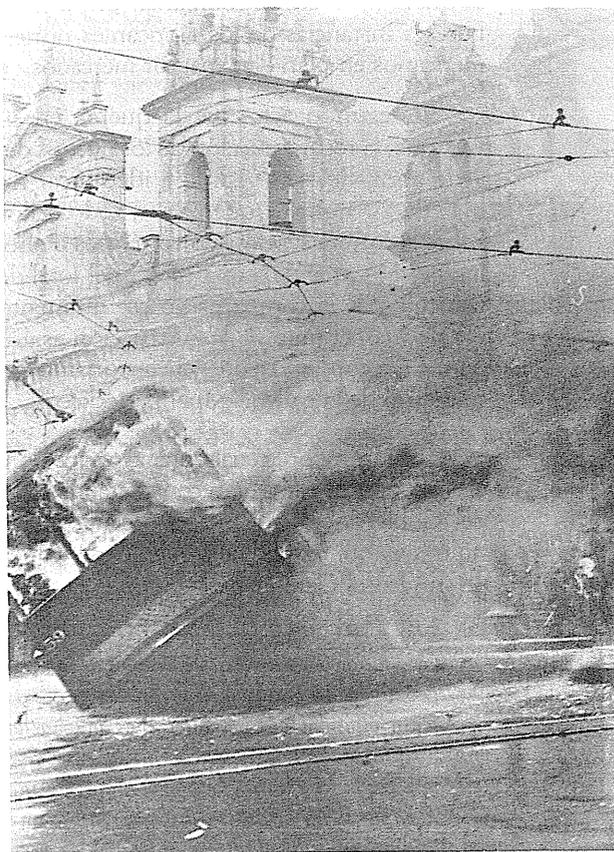
57 **Ibidem**.

58 Samper, **Cuando Bogotá**, pág. 42-43

59 En: Gómez, **Bogotá**, 43; Caicedo, Edgar. **Historia de las luchas sindicales**. 4ª edic. Bogotá, Ediciones CEIS, 1982, pág. 59.

60 Caicedo, **Historia de las luchas**, pág. 60.

61 Camacho, “Planteamiento y soluciones”, pág. 10.



También en las jornadas de junio de 1929, el tranvía fue actor de primera. En efecto, la crisis económica generalizada, la caída de los precios del café y la parálisis en la inversión pública, desató una ola de movilizaciones obreras.

La destitución del alcalde de Bogotá, Luis Augusto Cuervo, por denunciar la quiebra en las empresas municipales y las deficiencias en los servicios públicos, motivó a la ciudadanía para protestar contra la "rosca" avalada por el ministro de obras públicas y el presidente Abadía Méndez.

A raíz de las denuncias, el gerente del tranvía ordenó paralizar el servicio y el del

acueducto igual, si el alcalde no era destituido. El alcalde entonces destituye a los gerentes, antes que el lo sea por el gobernador. El mismo día en la noche una multitud acuerda el boicot al tranvía y exigen restituir al alcalde. El gobierno nacional interpone la tropa y se producen los primeros heridos; ahora los manifestantes exigen la renuncia del general Cortés Vargas, evocando las víctimas de las bananeras.

El boicot al tranvía fue total, "la gente aceptaba bajar del tranvía y no pagar. A las diez de la mañana fueron retirados los últimos tranvías, que transitaban completamente vacíos. El comercio cerró sus puertas"<sup>62</sup>.

Aceptando el presidente la salida del general Cortés Vargas y del ministro de guerra Ignacio Rengifo, llegamos a la clausura de la hegemonía conservadora.

La participación organizada de estudiantes y obreros, en consonancia con una junta de notables, y la actuación de Jorge Eliécer Gaitán, en esta ocasión conceden otro nivel a la declaración del boicot contra el tranvía.

Muy diferente, su incidencia sobre el tranvía, fueron las dos movilizaciones populares contra el presidente López Pumarejo en 1944. En el primero, un paro obrero en mayo, con duración de medio día, simplemente se paralizó el transporte.

En el segundo, a raíz del golpe militar en julio del mismo año, "se improvisó en las calles de Bogotá una marcha permanente. El tranvía tuvo que suspender su funcionamiento debido a la afluencia de gente"<sup>63</sup>.

62 Medina, *La protesta urbana*, pág. 41.

63 Medina, *La protesta urbana*, pág. 57.



El primer acto de la muerte del tranvía lo protagoniza esa nueva clase de bogotanos, los burgueses (banqueros, comerciantes y exportadores) reseñados al inicio. Paulatinamente se hizo cesión de las rutas más rentables a las empresas de buses particulares:

*Y nadie, ni el municipio, puede hacerles competencia. Pero se está llegando con los dueños a un acuerdo, según el cual ellos pondrán líneas de buses de lujo, a \$ 0.10... Para ello se abren y se prestarían las vías que se verá adelante. Entre tanto, para ahora y para después, viene una misión pedida a Norteamérica de expertos en tránsito urbano, en forma de que lo organicen en forma técnica en Bogotá<sup>64</sup>.*

Analiza Aprile<sup>65</sup>, como entre 1947-48 se incrementó la población de la ciudad debido a la ola de refugiados de la violencia. Si en 1938 había 300.000 habitantes, en 1948 pasan de 500.000. Al contrario, el parque de tranvías no aumentó proporcionalmente, co-

sa que si hicieron las compañías privadas de buses a instancias de los fabricantes norteamericanos en plan de expandir mercados.

El segundo acto, fue la quema en sí. Aunque, la reconstrucción de los hechos del 9 de abril, llevan a Aprile a identificar no más de 20 tranvías quemados, todos ellos sobre la carrera séptima entre la Plaza de Bolívar y el Parque de Santander. Si el total de vehículos de la compañía en ese momento era de 120, el mito de la destrucción es evidente, “recordemos que el ‘terrorismo’ se transfirió de la calle al papel periódico”<sup>66</sup>.

“La razón por la cual quemaban los tranvías era porque estos eran considerados parte del Gobierno”. Pero, ésta la declaración de un tranviario, recogida por Aprile, no coincide con la del Gerente de la Compañía:

*Quemaron 34 tranvías; los señores de las Cooperativas de Buses quemaron los tranvías. Eran ellos los competidores. Los muchachos que trabajaban de ayudantes en los buses regaban gasolina; esto se comprobó porque los mismos conductores de los tranvías lo vieron e informaron... Y no se castigó porque los de las Cooperativas se habían infiltrado en el Concejo. Tenían sus concejales que les ayudaban<sup>67</sup>*

Pese a las denuncias del Gerente y la movilización de los trabajadores de la empresa para evitar su cancelación, la campaña de prensa continuó:

*Por lo pronto, y según lo informó también el burgomaestre (Fernando Mazuera. NB) el tranvía será retirado de la carrera 7, desde la calle 26 hasta San Agustín. Este anhelo de los habitantes, tantas veces frustrado, se va a cumplir al amparo del estado de sitio, quedando así nuestra primera arteria despejada, libre para el tránsito de peatones...*

64 En: *Semana*, Jul. 12, 1947 citado Aprile, *El impacto*, pág. 85.

65 *Ibid*, pág. 87.

66 En: *Semana*, Jul. 12, 1947, pág. 88 y ss.

67 *Ibid*, pág. 91.

*Y en este orden reafirmó su propósito de ayudar por todos los medios a su alcance a los empresarios que deseen traer nuevos vehículos o abrir nuevas rutas*<sup>68</sup>.

Curiosamente, luego del 9 de abril, el primer tramo del tranvía en levantarse fue también el primero en inaugurarse 64 años atrás, a instancias del mismo sector social.

Entre mediados de 1948 y 1949, la llegada de buses de gasolina es noticia de prensa amañada para el común de los bogotanos; recordemos la cita de la Revista Proa al inicio de este trabajo<sup>69</sup>, en donde las cifras nos dan una proporción de 1481.8 pasajeros movilizadas por la Empresa del Tranvía, contra 538.4 de las empresas privadas. Considerada esta proporción, 650 buses de gasolina, importados el 100% de los Estados Unidos, representaban un capital total de \$6'744.000, con un costo promedio por cada bus de \$12.000, la redondez del negocio solo se verá mucho después.

*(El 9 de abril, Rómulo Lara. NB) Por liberal y por negociar, les ordenó a sus empleados que regalaran gasolina a quienes la pidieran, a fin de evitar que el pueblo enardecido por la muerte del caudillo, ... al pasar por las instalaciones de la bomba de gasolina de "Leonidas Lara e Hijos", produjera la catástrofe...*

*En ese mismo año, 1949, "Leonidas Lara e Hijos" adquirió la distribución del jeep Willys de la compañía American Motors y llegó a ser el comprador más grande de la misma*<sup>70</sup>.

Según las declaraciones recogidas por Aprile, en abril de 1948 existían dos empresas importantes, los buses rojos y los buses

amarillos. "Y afirman que se sabía entonces que la Compañía Importadora de Leonidas Lara y Cía tenía acciones en la Compañía de los Buses Rojos"<sup>71</sup>.

Los anuncios de prensa son claros:

- "El trolleybus, ómnibus eléctrico, está ayudando a resolver la actual crisis mundial del transporte... dotados de motores y equipos de mando General Electric"<sup>72</sup>.
- "Construido especialmente para Colombia... Tiene una capacidad para 35 personas sentadas y hasta 45 de pie", aviso de la United Truck and Equipment Corporation (Motor Coach División) y de su representante local Ernesto Mac Allister<sup>73</sup>.
- "En la foto puede apreciarse el embarque en el puerto de Nueva York, en barcos de la Flota Gran colombiana, de los magníficos y modernos buses de gasolina que el Tranvía Municipal pondrá al servicio del público..."<sup>74</sup>.
- "La Cooperativa de Buses, Ltda. se complace en informar al público de Bogotá que hoy sábado 5 de marzo, a las 12 m., entrarán a Bogotá 60 magníficos buses para el servicio urbano. El señor Alcalde Mayor de la ciudad, Dr. Fernando Mazuera Villegas, encabezará el desfile"<sup>75</sup>.
- "Buses Rojos - Unión Comercial de Transportes S.A. Se complace en anunciar a la ciudadanía de Bogotá que hoy llegan 35 nuevos buses... Equipados con Carrocerías Blue Bird Company... (y) con chasis FORD concesionarios PANAUTO Cajas registradoras Jhonson Fare Box Company"<sup>76</sup>.

Y por último: "Los tranvías cerrados no volverán a atender la línea a San Francisco"<sup>77</sup>.

68 Citado En: *Semana*, Jul. 12, 1947, pág. 94.

69 Cfr. *Proa*, Bogotá, Abril 1949, pág. 34.

70 *El Tiempo*, Nov. 28, 1982, citado Aprile, *El impacto*, pág. 103.

71 *Ibid*, pág. 90.

72 *Semana*, Jul. 12, 1947, citado *Ibid*.

73 En: *El Tiempo*, Mar. 4, 1947, p. 15, citado *Ibid*.

74 En: *El Tiempo*, Sep. 1948, citado *Ibid*, pág. 96.

75 Citado *Ibid*. 97.

76 En: *El Tiempo*, Mar. 26, 1949, citado *Ibid*.

77 En: *El Tiempo*, Mar. 1950, citado *Ibid*, pág. 100.



La actitud de los bogotanos frente a la desaparición del tranvía fue, como se dijo más arriba, de sumisión. Fue la de aceptar las versiones de prensa sobre su mal comportamiento, la culpa del parricida.

Sin embargo, un examen de la acción de las masas ese 9 de abril dictamina "las pautas del comportamiento de la muchedumbre política":

- Una primera reacción perseguir al asesino;
- Con el asesino en poder de la multitud la consigna es "¡A Palacio!"
- Repelidos desde el Palacio, se atacó en su orden los Ministerios de Relaciones Exteriores (presidido por Laureano Gómez), y de Justicia, la Gobernación, el Capitolio (sede de la Conferencia Panamericana), el incendio del Palacio Arzobispal (el clero apoyaba la extrema derecha), y al final de la tarde el ataque a la embajada de los Estados Unidos.

- Los primeros asaltos a los comercios se dieron contra las ferreterías, en busca de armas<sup>78</sup>.

Los incendios identificados se produjeron entre la calle 10 y la calle 22, de las carreras 2<sup>a</sup> a la 13, pero con mayor intensidad en el área reducida de las calles 10 a 13 y carreras 4<sup>a</sup> a 13.

*El centro de la ciudad conservaba aún el carácter de núcleo administrativo e institucional. La zona central estaba rodeada de un verdadero anillo de barrios populares de acusadas lealtades gaitanistas, tales como San Victorino, La Perseverancia, Las Cruces, Santa Bárbara, Egipto y Las Nieves... El incendio de edificios públicos no obedeció al afán de pillaje sino a objetivos de represalia política<sup>79</sup>*

¿Y los tranvías? Llama la atención que en el análisis de este autor no se mencionan para nada. Los tranvías fueron blanco secundario y el 70% del parque se conservó intacto, como lo señala Aprile.

Si la multitud no considera como blanco el tranvía, en el momento y a lo largo de la tarde, vale la pena preguntarse si el tranvía ya había sido declarado muerto. Por quiénes?. Como en el comunicado del Palacio para la prensa internacional: "Un desconocido quitó la vida al Doctor Gaitán. Se sabe que es un comunista"<sup>80</sup>.

## CONSIDERACIONES FINALES

Un esquema de los aspectos claves a considerar en un estudio más profundo sobre el transporte público en Bogotá, incluiría:

- La implementación del tranvía pertenece a la Regeneración, no por sí misma, más bien como efecto de la expansión cafetera y la pugna entre los inversionistas ingleses y norteamericanos. La suspensión del servicio correspondió, por igual mérito, a

78 Cfr. Medina, *La protesta urbana*, pág. 69 y ss.

79 Cfr. Medina, *La protesta urbana*, pág. 70.

80 Aprile, *El impacto*, pág. 44.

un gobierno conservador, ávida de mercados la industria automotriz norteamericana una vez vencido el fascismo e iniciada la “caza de brujas”.

- Desde 1923, en plena “danza de los millones”, la importación de buses no obedece a las necesidades de transporte en Bogotá, así como en 1884 el tranvía favorecía sólo a los habitantes de Chapinero y a quienes podían pagarlo para pasear los domingos. La adquisición de buses invirtió la razón del transporte: menos pasajeros movilizados por bus, más buses vendidos.
- La oposición de derecha expresó claramente su rechazo a las organizaciones obreras, en 1945 al reprimir Lleras Camargo la huelga de FEDENAL. En esta situación, la debilidad de los sindicatos ferroviarios, incluyendo los tranviarios de Bogotá y Medellín, se hará evidente durante el resto del periodo.
- La prensa define la opinión pública, no al contrario. En 1910 el clima de hostilidad hacia Estados Unidos por los sucesos de Panamá, es canalizado para obtener la nacionalización del servicio. En 1948, el clima generado por la “guerra fría” favorable a Estados Unidos, es canalizado para privatizar el transporte.
- En consecuencia, las movilizaciones populares dependen de su educación política. En 1910, bloquear el paso de los tranvías y apedrearlos el primer día fue iniciativa de los “chinos voceadores”, parte del lumpen de la época; mantener el boicot durante siete meses, constituyó el objetivo de sectores organizados. Para 1948, aplastadas las organizaciones populares, la masa intenta



mantener sus objetivos mientras el lumpen gana su espacio.

- La prensa ha coadyuvado al metódico “olvido” de la historia, al recordar el Bogotazo:
- *La furia de los bogotanos... terminó con el primer servicio de transporte masivo de la ciudad*<sup>81</sup>.
- *La muchedumbre de aquel fatídico 9 de abril... se volcó al saqueo, la matanza y la destrucción. De aquello, como era obvio, no se pudieron salvar los tradicionales tranvías: la gran mayoría quedó consumida por las llamas*<sup>82</sup>.
- Preocupa la tergiversación de la historia, más cuando de ella depende la prestación de servicios públicos. No puede ser gratuito el caos vigente en el transporte masivo.
- En la coyuntura actual de descentralización administrativa y apertura económica la idea de modernidad de ciertos sectores “burgueses” sigue determinando el desarrollo urbano. El dinero, o se gasta en lujos como a finales del siglo XIX, o se invierte en negocios rentables para unos pocos, como los buses.

81 En: *El Tiempo*, Dic. 29, 1984.

82 En: *El Siglo*, Dic. 23, 1984, pág. 13.

- Una revisión de las últimas declaraciones o estudios sobre el transporte en Bogotá hace claridad sobre el fondo del problema: es un buen negocio donde participan los fabricantes, los importadores, los ensambladores, los propietarios de empresas y de vehículos, con anuencia de algunos renglones del Gobierno (Ministerios, Institutos descentralizados, Cuerpos Colegiados). En cualquiera de los casos, se ignora por completo no sólo el tranvía, sino 65 años de historia de un medio de transporte racional.
- Preocupa, que propuestas como la del Metro, sinónimo de endeudamiento, de malos manejos, de adicional alteración de la vida urbana e incremento del caos por mínimo 10 años más, pero sin tocar la estructura del transporte existente, sean otra demostración de la efectividad del 'olvido' y la inocuidad de la ciencia.

## BIBLIOGRAFÍA

### Inéditos

HERRERA, Joaquín. El tranvía. s.l., s.f. Mecanografía-do. 4 h.

### Tesis

- BARNHART, D.S. The development of the surface transportation system of Colombia 1820-1940. Chicago, 1950 90 h.
- CONTRERAS L., Luz M.; VÉLEZ R., María G. Historia del tranvía en Bogotá 1882-1952. Bogotá, 1985. 124 p. (Tesis. Licenciadas en Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Colombia)
- GÓMEZ, Beatriz. Los trabajadores ferroviarios y el conflicto huelguístico en junio de 1934. (Tesis. Magister en Historia. Universidad Externado de Colombia, 1989).

### Libros

- APRILE G., Jacques. El impacto del 9 de abril sobre el centro de Bogotá. Bogotá: Centro Gaitán, 1983 222 p.
- BARNHART, Donald. Auge y fracaso: la historia de la construcción de los ferrocarriles. p. 265-308. En: BEJARANO, J. El siglo XIX visto por historiadores norteamericanos. Bogotá: La Carreta, 1977 389 p.
- BERGQUIST, Charles. Café y conflicto en Colombia. Medellín: FAES, 1971
- BOY, Herbert. Una historia con alas. Bogotá: Skál Club, 1989
- CAICEDO, Edgar. Historia de las luchas sindicales. 4ª edic. Bogotá: Ediciones CEIS, 1982 347 p.

- CARLYLE B., Robert. El transporte y la industria del café en Colombia. p. 244-264. En: BEJARANO, J. El siglo XIX visto por historiadores norteamericanos. Bogotá: La Carreta, 1977 389 p.
- CARDOSO, Joaquín E. Informe del gerente a la Junta Directiva. Empresas Municipales (Acueducto y Tranvía) Bogotá; Parte 5ª del Informe en los años de 1930 a 1933. Bogotá: Editorial El Gráfico, 1934. 344p.
- DÁVILA LG., Carlos. Historia empresarial de Colombia: estudios, problemas y perspectivas. Bogotá: Universidad de los Andes, 1991. 104 p. (Monografías en Administración No. 20).
- GÓMEZ R., Antonio. Bogotá. Bogotá: Editorial ABC, 1938
- MEDINA, Medófilo. La protesta urbana en Colombia en el siglo veinte. Bogotá: Ediciones Aurora, 1984 208 p.
- OSPINA V., Luis. Industria y protección en Colombia 1810-1930. Medellín: FAES, 1979 576 p.
- PUYO, Fabio. Bogotá. Madrid: Editorial Mapfre, 1992 250 p.
- RIPPY, J. F. Los comienzos de la era ferroviaria en Colombia. En: BEJARANO, J. El siglo XIX visto por historiadores norteamericanos. Bogotá: La Carreta, 1977, 389 p.
- RUEDA V., Tomás. Los coches de Bogotá. En: El alma de Bogotá (Selección Nicolás Bayona P.). Bogotá: Imprenta Municipal, 1938
- SAMPER G., Andrés. Cuando Bogotá tuvo tranvía. Bogotá: COLCULTURA, 1973 128 p.
- VILLEGAS, Jorge. La guerra de los mil días. Bogotá: Carlos Valencia, 1978 324 p.

### Publicaciones periódicas

- APUNTES PARA LA HISTORIA DE CHAPINERO: Primer barrio suburbano de Bogotá. En: Proa (Bogotá), May. 1972 p. 18-21.

- ARANGO, Clemencia. Nacionalización del tranvía. En: *El Tiempo* (Bogotá), Nov. 17, 1983 p. 8B.
- ARIAS de G., Jorge. Un momento estelar de la ingeniería mecánica en Colombia. En: *Boletín Cultural y Bibliográfico* v. 26, n. 21 (1989), ps. 53-72.
- BUENDÍA G., Gonzalo. Transporte urbano: servicio o negocio. En: *Habitar* (Bogotá), No. 115, Diciembre 1993, p. 4.
- CAMACHO, Sergio. Planteamiento y soluciones del transporte urbano de Bogotá. En: *Estudios Marxistas* (Bogotá), No. 16 Enero-Abril 1979 pp. 3-51.
- COMPañÍA DE OMNIBUS Y TRANSPORTES (Anuncio). En: *La Opinión*. Bogotá, may. 10, 1865, no. 118, p. 152.
- DREZNER, Manuel. Preguntas y respuestas: El tranvía. En: *El Espectador* (Bogotá), Mar. 28, 1984.
- HACE 100 AÑOS EL REGALO DE NAVIDAD PARA LOS BOGOTANOS FUE EL TRANVÍA. En: *El Tiempo* (Bogotá), Dic. 29, 1984.
- HERNÁNDEZ M., Héctor. 100 años del tranvía municipal. En: *El Siglo* (Bogotá), Dic. 23, 1984 sp. 13.
- LA EMPRESA DE OMNIBUS ANUNCIA UNA REDUCCIÓN EN SUS TARIFAS. En: *El Mensajero*, Bogotá, dic. 1, 1866, no. 27, p. 108.
- LAS CALLES BOGOTANAS FUERON ANCHAS PERO SE ESTRECHARON... Las calles bogotanas fueron rectas pero se torcieron. En: *Proa* (Bogotá), n. 5, Feb. 1947 p. 14-21.
- LOS CAMINOS DE COLOMBIA: La aviación hizo de Colombia un país plano y de Bogotá un puerto. En: *Proa* (Bogotá), n. 22, Abr. 1949 p. 15-34.
- MEJÍA P., Germán. Bogotá: condiciones de vida y dominación a finales del siglo XIX. En: *Boletín de Historia* (Bogotá), v. 5 n. 9/10, Ene.-Dic. 1988 p. 26-40.
- POMBO, Jorge. Directorio General de Bogotá. Bogotá: 1893
- POSADA C., Eduardo. Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana en el siglo XIX. En: *Boletín Cultural y Bibliográfico* (Bogotá), vol. 26, no. 21, 1989 p. 3-14.
- REGISTRO MUNICIPAL Bogotá. Varios números.
- RESURRECCIÓN DEL TRANVÍA. En: *El Gráfico* (Bogotá), no. 13, Oct. 15, 1910.
- RUEDA V., Tomás. Aurigas y carruajes. En: *Registro Municipal* (Bogotá), no. 106, May. 1937 ps. 278-282.
- URIBE F., Tomás. La cátedra como base para la investigación. En: *Revista de la Universidad de La Salle* (Bogotá), Año 12, No. 18, Junio 1991. ps. 131-135.
- VERGARA y V., Julio. El desarrollo urbano de la capital y las obras del cuarto Centenario. En: *Registro Municipal* (Bogotá), no. 75-76, Febr. 1936 ps. 116-125.

