

Historias no contadas del transporte cachaco



**“¡Que paren las mulas!
¡Que pare el Tranvía!”**

**Llegan los
“buses dietéticos,
la guerra del centavo
y el tino para enhebrar”**



**El dinero de los bogotanos
se desaparece, se esfuma,
no se saben a qué bolsillo
va a parar**

**Vivian Camila Peñaloza Hernández
Jair Alonso Ojeda Rincón**

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS
Facultad de Ciencias de la Comunicación
Comunicación Social y Periodismo
Bogotá D.C.
2012

Agradecimientos

En primer lugar agradecemos a Dios por darnos la fortaleza, inteligencia y sabiduría de llevar por el mejor camino este proyecto, y ser nuestro guía en los momentos difíciles.

A nuestras familias, quienes siempre nos demuestran su amor y apoyo incondicional en todos nuestros proyectos.

Al profesor Joaquín Gómez, quien desde el momento de manifestarle la idea no dudo en hacer parte de este gran trabajo y dedicó un tiempo muy valioso para ayudarnos a obtener los resultados que hoy presentamos. Al profesor Arturo, que dedicó parte de su tiempo para aterrizar nuestras ideas y ser el primero en orientar este trabajo.

A Gabriel Gil, por aportar sus ideas creativas en el diseño y organización del material gráfico.

Contenido

Historias no contadas del transporte cachaco

	Págs.
Prólogo	3
Introducción	5
Capitulo I	7
Conclusiones	54
Capitulo II	55
Conclusiones	79
Bibliografía	80



Prólogo

Indagar sobre el pasado es escribir sobre el presente, es la posibilidad de comprender lo que nos sucede hoy en día, entender que nuestras vidas hacen parte de una historia que hemos construido no sólo cada uno de nosotros, sino cada ser humano que habita esta tierra. En este caso particular, con muchos residentes de la ciudad de Bogotá y con algunos extranjeros que se quedaron por amor o por dinero.

Vivian y Jair, decidieron tomar una interesante ruta para hacer esta investigación, como cualquier viaje por la ciudad a través del servicio de transporte público tuvo diferentes estaciones. Vale la pena comentar que la primera fue en una pequeña cafetería de la ciudad, ellos muy amablemente me invitaron a acompañarlos en este viaje que, hasta ese momento, no tenía punto de partida ni de llegada, pero que logramos diseñar, en ocasiones con la misma la premura, afanes y errores con los que se han diseñado los proyectos de transporte en la capital.

La primera estación fue concretar la idea de trabajo y para eso tuvimos en cuenta una herramienta fundamental del periodismo: la observación. Generalmente no lo hacemos, no vemos lo que pasa a nuestro alrededor, no analizamos lo profundo que pueden ser actividades o actos en la vida, sino que estamos totalmente permeados por ese periodismo banal, superficial y Light que sólo nos deja ver lo inmediato, sin que tengamos la más mínima posibilidad de procesar la información.

En un contexto como el colombiano, se hace más importante buscar explicaciones sobre los acontecimientos, pues ellos son los que van transformando nuestro diario vivir. Hoy que estamos inmersos en un posible proceso de paz, no se puede pensar con una estrecha lógica que sólo nos lleva a descontextualizar la realidad, hay que indagar más allá de lo que hemos vivido, hay que buscar en la palabras de los otros, de nuestros contemporáneos, pero también de los que nos precedieron e hicieron de sus vidas unas historias para contar.

Después de pensar en la idea, de estar en la primera estación, iniciamos el recorrido hacia las demás, varias de ellas pasaron por bibliotecas, archivos, hemerotecas y las casas de personas que han sido parte de los diversos proyectos de transporte en la ciudad, algunos de ellos eran trabajadores, otros investigadores y otros usuarios de una metrópoli que creció en muy pocos años. El número de habitantes aumentó, pues Bogotá era una luz de esperanza para mejorar la calidad de vida o una escapatoria a esa histórica violencia que los ha desplazado de sus lugares de origen. Geográficamente la ciudad se fue expandiendo por la Sabana creando nuevos barrios, pero así mismo los habitantes se fueron transformando.

De esta manera se fue haciendo el recorrido de la historia del Transporte en Bogotá. El lector a través de este texto puede hallar tres estaciones claves para detenerse. La primera, la implementación del tranvía y su relación con el centro de poder de la ciudad, una ciudad más pequeña, con pocos habitantes pero con grandes desigualdades, que sin embargo estaban matizadas por el conocimiento y la cercanía entre unos y otros.

Pero a finales del siglo XIX, la ciudad ya había empezado a crecer, había que trabajar en la infraestructura de la misma, era necesario implementar los servicios públicos por problemas de higiene que se presentaban. El crecimiento geográfico de la ciudad fue hacia el norte, especialmente hacia la zona que conocemos como Chapinero, poco a poco la construcción fue creciendo, ocupando más terrenos de la Sabana de Bogotá.

Debido al crecimiento de la ciudad, se hizo necesario pensar en sistemas de transporte que llevaran y trajeran a los capitalinos de sus lugares de residencia o de trabajo. Los tranvías de tracción animal y los eléctricos posteriormente, fueron los primeros sistemas de servicio de transporte público. A partir de allí, quienes vivieron esos momentos contaron y cuentan sus historias, como la de Don Antonio Puerto que menciona a los colincheros, aquellos

que se subían a escondidas al tranvía y así no tenían que pagar. Otras de las historias reconocidas por los mayores pero desconocidas por los jóvenes es la de Antoñín, apodado el “Bobo del tranvía”, quien dirigió desde 1930 hasta 1950 el tránsito en las calles de la ciudad. Algunos investigadores afirman que enloqueció debido a que su hermana, quien le daba mucho cariño y sobreprotección se fugó con un hombre. A partir de ahí, Antoñín decidió dedicarse a trabajar en las vías ayudando a controlar los tranvías.

La segunda estación clave nos recuerda la llamada guerra del centavo, donde los conductores arriesgaban hasta la vida recorriendo las calles a altas velocidades, en búsqueda del pasajero. Esa situación generó una alta accidentabilidad en la ciudad y la agresividad manifiesta tanto de los “choferes” como de los usuarios.

Pero en esta estación también se hace un recorrido por esas imágenes sepías que muestran unos grandes buses, que con “tirantas” recorren algunas zonas de la ciudad. Seguramente, los ambientalistas estarían muy contentos hoy, pues aquellos vehículos se movían mediante energía eléctrica.

Para mediados del siglo anterior, se importaron los primeros Trolley y la primera conexión estaba para circular desde San Francisco hasta la Avenida Chile. Mientras tanto los transportadores fueron creciendo y era necesario ejercer un control, para lo cual se crearon las cooperativas que después se convirtieron en grandes empresas con un inusitado poder que lograba paralizar la ciudad. Mientras eso sucedía, la capital se transformaba, el crecimiento hacia el norte de la ciudad era mayor, los desplazamientos eran más largos y las actividades comerciales eran más diversas.

Por fortuna, en esta segunda estación, hay aún varias personas que pueden contar su historia, varios bogotanos que alcanzaron a utilizar los sistemas de transporte del momento y que se fueron “colgados” en las puertas de un bus, padecieron la guerra del centavo, o subieron a los buses naranja, llamados “dietéticos” donde su vecino de puesto podía ser un bulto de cebolla o algunas gallinas.

Y la última gran estación, es la más cercana a todos, es la que conocen quienes lean este trabajo periodístico. Es la estación donde se implementa un nuevo sistema, éste se empezó desde la administración distrital de Antanas Mockus y se ejecutó cuando fue alcalde Enrique Peñalosa. Aún recuerdo los avisos de prensa donde anunciaban bajas significativas en los índices de contaminación, comodidad y rapidez del servicio.

La felicidad de los bogotanos se reflejó en una primera sonrisa al tomar el Transmilenio, pero se fue desdibujando a través de los años transformándose en una cara de desesperación, por un proyecto que prometió mucho a los bogotanos, pero se ha convertido en una pesadilla.

Esas son las tres grandes estaciones que muestran un recorrido por el sistema de transporte de Bogotá, sus historias, su gente, sus anécdotas, pero sobre todo sus cambios. A través del transporte público ha cambiado la ciudad, se han transformado los ciudadanos, se han modificado nuestros hábitos y costumbres, es decir la forma en que nos comunicamos. Desde esa perspectiva este trabajo es un proceso de periodismo ciudadano, en tanto que la construcción del reportaje, no solamente incluye una mirada institucional u oficial, sino que pone a dialogar a los habitantes de esta ciudad con sus realidades, con sus verdades, con sus memorias.

Por fuerza mayor debí bajarme unas estaciones antes de concluir este trabajo, pero por fortuna siempre en Bogotá, a pesar de caótico tránsito, se logra llegar al destino. Y hoy mi destino, por petición de Jair y Vivian fue escribir este prólogo. A ellos muchas gracias por darme ese honor, pero sobre todo por mostrar que a través de ejercicios periodísticos como este podemos ser un instrumento para analizar, observar e incluso modificar la realidad que nos rodea. Todo es posible si hacemos un periodismo diferente, que detecte problemas e identifique soluciones, un periodismo que analice el pasado para comprender el presente, un periodismo para la ciudadanía.

**Por: Arturo Rojas M.
Comunicador Social – Periodista
Magíster en Historia**

Introducción

No hay duda que el problema del transporte público de nuestra actual Bogotá ha sido uno de los temas que representantes del Gobierno han querido solucionar, pero los esfuerzos no han sido suficientes, ya que desde hace bastante tiempo se trabaja en el tema. A esto se suma el desconocimiento y el poco interés por participar a través de los mecanismos dados por el Estado, para elegir nuestros representantes y las ideas que den verdaderas soluciones al caos de la movilidad.

Por ello nosotros realizamos un trabajo investigativo que resalta los cambios de la ciudad, a partir de algunos medios de transporte que han recorrido las calles bogotanas. Para dicho fin, realizamos una revisión documental que permitió, a partir de fuentes periodísticas y textos oficiales, extraer datos e información suficiente, para luego analizarla y compararla con los testimonios de quienes interactuaron, vivieron y observaron los medios de transporte, como fuente de transformación y organización de la capital colombiana.

La memoria de los ciudadanos bogotanos reveló por medio de este reportaje periodístico, recuerdos, vivencias, opiniones, reflexiones y anécdotas que tal vez jamás habían salido de sus bocas, enriqueciendo y aportando lo esencial para llevar a cabo un relato que abarque tres componentes: testimonios, textos informativos y crónicas.

El trabajo se realizó, pensando en concientizar a los ciudadanos acerca de la importancia de saber de dónde venimos, y cuáles son las transformaciones que se han dado en nuestra ciudad, para verla tal cual la vemos hoy. Precisamente el desconocimiento propio y de algunas personas que se encuentran a nuestro alrededor, fueron un motivo para realizar este reportaje periodístico, que reúne las experiencias de los cambios de los sistemas de transporte públicos en Bogotá, y reconstruye la

historia de la capital a través de un relato, teniendo como fuente principal los testimonios de los que aún recuerdan como si fuera hoy, sus experiencias cotidianas con los sistemas de transporte desde el tranvía hasta hoy en nuestros días con el transporte masivo Transmilenio.

Además las nuevas generaciones poco se han interesado en conocer los cambios que ha tenido la ciudad a partir de los sistemas de transporte, por lo tanto para nosotros, es importante crear un documento que invite e interese a los jóvenes a conocer la historia de la ciudad, desde la experiencia de quienes hoy en día son nuestros abuelos o padres. A partir del conocimiento de nuestra historia somos capaces de tener herramientas y criterios definidos para participar en los diferentes mecanismos políticos y así, no tomar de nuevo las malas decisiones de nuestros antecesores.

Con una propuesta investigativa desde la comunicación, pudimos obtener una reconstrucción oral de testimonios y relatos ciudadanos, por medio de la experiencia cotidiana en el uso del transporte urbano y de los acontecimientos dados en diferentes momentos de la historia de quienes nos la contaron; todo esto para construir un documento abierto a cualquier persona que quiera detallar de una manera menos oficial pero de igual importancia, el tema del transporte urbano de Bogotá.

Así mismo incluimos herramientas cualitativas que nos permitieron hacer una interpretación de la realidad estudiada, teniendo en cuenta que los tres sistemas de transporte escogidos han marcado importantes cambios en la percepción de servicio y la cotidianidad de los ciudadanos y la infraestructura vial de la ciudad. De esta manera reconstruiremos relatos y testimonios de diferentes generaciones respecto a los sistemas de transporte, realizando análisis de fotografías y apoyados de información encontrada en documentos y textos relacionados con el tema.

Durante 4 meses, explorando diferentes rincones de la ciudad e incluso fuera de ella, contactamos a esos usuarios de Tranvía, Trolebús y Transmilenio para que nos contaran sus vivencias y experiencias, todos con diferentes formas de ver los medios de transporte, así poco a poco ellos fueron reconstruyendo hechos que los libros no tienen, o si están son de una forma oficial, acorde con parámetros administrativos.

Uno de los planteamientos que más nos generó expectativa fue la hipótesis, la cual planteamos como: "Las fallas administrativas del Estado en el manejo del transporte público, han provocado que este sea conducido por la empresa privada". Con lo que pudimos analizar y conocer los cambios en estos tres sistemas que han transformado la vida cotidiana de sus usuarios.

Al finalizar la investigación, pudimos establecer que es posible encontrar soluciones al transporte actual de la ciudad, siempre y cuando la voz del pueblo sea escuchada. Además de que es muy importante conocer la historia, porque de ella es que se pueden tomar aspectos positivos que ayuden a encontrar salidas a los problemas de movilidad actual.

Pero no sólo es en ese sentido, ya que si a través de la memoria urbana el gobierno, reconoce debilidades y recoge fortalezas, posiblemente muchas de las problemáticas nacionales tendrían otro horizonte, con aras de mejoría y solución positiva.

Adicionalmente nos pudimos dar cuenta de que muchos de los cambios fueron traídos para mejorar la vida de los ciudadanos, sin embargo el Tranvía y el Trolebús llegaron a su fin, tal vez sin la posibilidad de seguir siendo los medios de transporte a utilizar por los bogotanos.

Fue y es aún importante investigar acerca del tema, porque uno de los factores urbanos que más influye en los ciudadanos es la movilidad, que no sólo abarca el tema de un medio de transpor-

te, sino que también es símbolo de desarrollo. Sin embargo, es entendido para algunas empresas como un negocio lucrativo, donde el dinero se ve a montones, pasando por encima de los ciudadanos que únicamente pueden ver, cómo después de esperar una solución a sus problemas de desplazamiento, está se presente como un problema más.

Lo esencial para profundizar el tema desde los ciudadanos, se da principalmente por la importancia que tiene su opinión y conocimiento, en algo que es el día la mayoría de personas en Bogotá y en el mundo, porque todos nos movilizamos de alguna manera y generalmente lo hacemos en un sistema de transporte, debido a los largos trayectos que debemos recorrer hacia nuestros trabajos, estudios u hogares.

Además el tema tratado es de interés público, involucra a todos los bogotanos, reconstruye relatos y testimonios históricos, y genera perspectivas hacia el futuro del transporte de la ciudad.

También, porque si bien es cierto que podemos encontrar libros acerca de estos medios de transporte, no hay ninguno que involucre los tres, con historias relatadas por los propios usuarios. Por eso la importancia de profundizar, porque vimos un vacío de información "ciudadana".

Utilizamos el reportaje periodístico, porque con entrevistas, recopilación de hechos y textos pudimos identificar antecedentes, causas y consecuencias de la transformación del transporte, y basándonos en los puntos de vista de los usuarios de los medios de transporte, nos abrimos paso a un análisis amplio de los fenómenos sociales actuales, y que en nuestra investigación fueron valiosos para lograr nuestro objetivo.

Con esta forma de recolectar información podemos tener acceso a los antecedentes, causas y consecuencias de los cambios producidos en más de 100 años de historia del transporte masivo de Bogotá, utilizando el género periodístico del repor-

taje escrito cuya pertinencia es importante para la elaboración de una reconstrucción oral a través de la comunidad. Su estructura nos permite detallar y ampliar la información conocida para aportar al conocimiento de los ciudadanos del común.

También porque hace parte del periodismo ciudadano, ese que invita a los periodistas a involucrar a la ciudadanía en toda noticia e investigación, de manera que su opinión y reflexión sean la principal fuente de información y enriquecimiento de un tema específico, en nuestro caso la movilidad.

CAPÍTULO I

La modernidad es aquel objetivo que varios países y ciudades del mundo desean alcanzar. Sus estrategias económicas, sociales y políticas siempre prometen una ciudad más moderna, con mejor calidad de vida para sus habitantes, pero este proceso va mucho más allá de un plan de gobierno.

La modernidad se basa en planes a futuro, donde las transformaciones de la vida material, social y espiritual son importantes y abarcan temas como la democracia, la economía, el mercado, el comercio mundial, entre otros aspectos que hacen que este proceso, esté presente en todos los aspectos de la vida cotidiana y del contexto que los rodea.

Una de las principales características de la modernidad es la búsqueda del cambio, partiendo de que la sociedad está compuesta por varios sistemas sociales que mediante la comunicación se articulan y permiten la interacción entre los seres humanos, por lo que este proceso se vuelve complejo en la medida que cada uno tiene un pensamiento y un antepasado que defiende. La modernidad encuentra allí un obstáculo y es el desequilibrio entre la renovación y la tradición, encontrando un vacío.

La "era del vacío", es uno de los fenómenos que surgen de la modernidad, ya que en el constante cam-

bio, la sociedad pierde la sensibilidad y la identidad, lo que produce una crisis generacional. La constante evolución del mercado, elemento que acompaña este proceso de cambio, hace que los seres humanos se vean como agentes de producción y consumo.

Por consiguiente el desarrollo de algunas artes y de la literatura han "evolucionado", imitando los movimientos de otras civilizaciones, limitando el proceso de pensar y de crear nuevas corrientes. El pensamiento ha cambiado hasta el punto de reemplazar las creencias clásicas por la experiencia y la exaltación del yo.

La modernidad en Colombia, ha sido un ejemplo claro de las características y las falencias de este proceso. La historia colombiana ha estado escrita por grandes acontecimientos políticos, sociales y económicos que marcan hitos históricos pero que ocurren de forma desfasada, lo que ha llevado a desarrollar una industrialización sin modernidad, debido a que la evolución económica ha transcurrido en un contexto conservador y se ha basado en un desarrollo material, y no le ha importado la sensibilidad social. En nuestro país el proceso de modernidad, se ha enfocado en la implementación de nuevas tecnologías, sin afectar las relaciones sociales por lo que aun los colombianos pasan su vida en torno a la religión, las tradiciones y los valores heredados.

El error de los países latinoamericanos es imitar pro-

yectos de modernidad de los Estados Unidos y países europeos, lo que evidentemente no es una buena idea, debido a que las sociedades donde se aplican son diferentes y los objetivos planteados no están acorde con la lógica de la sociedad moderna. En Colombia, el estilo de vida a seguir por los ciudadanos, es el norteamericano, por lo que el sueño americano siempre está presente en los proyectos de muchos.

La modernidad se involucra en las sociedades a su manera y debido a la definición global dada a dicho término, se evidencian algunas características de la modernidad en nuestro país. Nuestra concepción de modernidad se ha limitado a la industrialización, lo que ha enfocado el interés en un sector del mercado en especial, abriendo brechas sociales más grandes de pobreza, llevando a la marginalidad, a la delincuencia y a la indiferencia ante todas las dificultades. La instauración de la modernidad en Colombia ha sido un proceso largo que aún no culmina.

Dicho proceso de industrialización se inicia básicamente con la idea de introducirse en la economía mundial a través del desarrollo de cultivos de quina, tabaco y el café principalmente. Pero para el fortalecimiento de esa economía exterior también era necesario fortalecer el mercado interno a través de actividades como la construcción de

un sistema de transporte moderno, el fortalecimiento del Estado, desarrollo de la manufactura, la movilización de la fuerza de trabajo, la creación de una red vial y ferroviaria y actividades subsidiarias al comercio exterior. Dichas actividades consolidan el proceso de industrialización.

El primer opositor de estas transformaciones fue la Iglesia, pero finalmente se dio el consenso entre los dos partidos políticos estableciendo estrategias comerciales impulsando las exportaciones, que atrajeran capital extranjero y el desarrollo de obras públicas. El siglo XIX estuvo enmarcado por las contradicciones entre economía colonial y capitalismo, adicionalmente fue este el siglo donde se dio el mayor crecimiento exportador y se consolidan las condiciones del capital en Colombia.

Si se observa detalladamente, la población del país para los años 50's se detalla que más del 70% de la población se concentraba en zonas rurales, las enfermedades y epidemias eran más frecuentes, las ganancias de las empresas privadas eran bajas, el analfabetismo era común, la ausencia de estudios y avances científicos y el arraigo a las raíces, este era un contexto difícil para el crecimiento anhelado de la economía, por lo que se incentivó el desarrollo de algunas actividades económicas, dando incentivos a los empleados como mejoramiento de la educación, la salud y el otorgamiento de créditos.

Este proyecto que inyectaría una nueva agricultura, dejó para los campesinos pocos beneficios, por lo que muchos tuvieron que migrar a las grandes ciudades en búsqueda de nuevas oportunidades, incrementando los problemas de marginalidad y pobreza, mientras que otro

grupo migró hacia la selva, la colonizaron e iniciaron un proceso de reconocimiento político.

Para los años 70's los proyectos agrarios fueron debilitándose y los proyectos de desarrollo se enfocaron en la urbanización. Para el año 1972 el proyecto presidencial se construyó bajo un proyecto de desarrollo enfocado en la construcción de vivienda, garantizándole a la población una mejor calidad de vida, ya que esto incluía la inclusión de servicios públicos, siendo esta una ventaja de la modernidad.

El fenómeno de la violencia en Colombia, que manifiesta el conflicto entre conservar un régimen político y el desarrollo de la modernidad ha sido uno de los episodios de la historia colombiana que por más de medio siglo ha sido uno de los temas a tratar de mayor importancia y que en la actualidad ha trascendido a nivel mundial. Sin duda la violencia cambió la marcha y las perspectivas de la economía colombiana.

Sumado a la violencia, también encontramos el negocio de la droga, que para los años 80's se dieron las condiciones favorables para que el narcotráfico se expandiera por nuestro país. La crisis económica, el sistema financiero y la industria nacional empezaron a tener serias dificultades con la entrada de este lucrativo negocio. Estos fenómenos en nuestro país, llevaron a que el Estado temblara, sumado a que personajes de la vida política, económica y militar se vieran involucrados mediante fraudes y el tráfico de influencias lo que hacía más fácil el negocio de la droga.

En cuanto a esta situación la población cayó en una incertidumbre y miedo constante ya que ponía en una balanza el desarrollo económico vs. El atraso político, la participación ciudadana vs. El aniquilamiento y la justicia privada vs. La pobreza y la miseria. La violencia y el narcotráfico surgen como una herramienta sustentable y bastante lucrativa como resultado de la injusticia y la ausencia del Estado que garantizara condiciones favorables para la población colombiana, en conclusión se apoderó de la moral de la sociedad, invadió la política y la economía del país.

Aunque en el libro "Colombia el despertar de la modernidad", en el capítulo La metamorfosis de la modernidad de Fabio Giraldo Isaza y Héctor Fernando López, nos indican que el surgimiento de las drogas no solo en Colombia sino a nivel mundial, se deriva de una aceleración del tiempo y de los nuevos ritmos de vida que la modernidad ha traído, donde el ser humano está perdiendo su identidad y da origen a desequilibrios psicológicos.

Lo que debemos resaltar de la modernidad son las oportunidades que ha dado para la sociedad, como la creación de la democracia, la ciencia, la tecnología, el capitalismo y el mercado, pero a la vez ha degradado al ser humano. Por lo que la clara enseñanza es que para que exista modernidad debe existir un equilibrio entre el crecimiento económico y a la vez el desarrollo social, lo que haría una sociedad con mejores oportunidades y con mejor calidad de vida.



“¡Que paren las mulas! ¡Que pare el Tranvía!”



La fotografía siguiente, tomada en 1947, muestra uno de los carros abiertos originales de 1908, Al Mankoff.

Las calles del pequeño asentamiento estaban recubiertas por caminos llenos de piedra y tierra, transitar era muy difícil y tedioso, salir de la casa era una aventura y llegar a un destino casi una odisea. Era la Bogotá del siglo XIX, aún permanecían los vestigios de la colonización española; los caminos angostos, las pilas de agua y las casas con balcones que se conservaban en el centro de la ciudad. Además, estaban las construcciones religiosas como conventos, iglesias y capillas que traían los recuerdos del catolicismo impuesto por los españoles.

Con el pasar de los años estos caminos serían testigos de una gran transformación hacia la que hoy llamamos Bogotá.

Aquella maravilla ubicada en el continente americano, se convirtió en un gran atractivo para comenzar a generar riquezas, los españoles llega-

ron, la vieron, se quedaron y la colonizaron, de ahí en adelante esta comenzaría a vivir una serie de cambios y transformaciones que la harían llegar a convertirse en una ciudad relativamente moderna.

El ex presidente Alfonso López Michelsen dice en su libro ‘La ciudad de los años 20, un tranvía llamado ciudad’, que la Bogotá antigua era de los Tranvía que iban en todas direcciones, sus franjas de color amarillo, azul y blanco, entre otros, servían a los pasajeros para identificarlos. Unos se dirigían al Cementerio, otros a Chapinero, otros al sur de la ciudad, originalmente unos tranvías pequeños se movían por tracción animal, tirados por mulas.

Para mediados del siglo XIX, la iglesia y algunas familias adineradas tenían en su poder grandes extensiones de territorio. Las tierras existentes eran usadas principalmente como medios de producción agrícola y no como espacio para la construcción, debido a que la primera actividad representaba ganancias económicas en una ciudad donde la actividad inmobiliaria no estaba

La tarjeta postal siguiente muestra un tranvía no identificado en la Carrera 7, Allen Morrison.





*Vista de una tarjeta postal de la Carrera 7 en la década de 1930. Allen Morrison.
La carrera Séptima hacia el año 1930 tenía aun el paisaje colonial, pocos vehículos particulares y algunas personas caminando por el centro de la ciudad.*

reconocida como un proceso comercial. Así, era preferible la seguridad de la actividad agrícola y no el despilfarro como lo llamaban en esa época, de la inversión en otros usos.

Andrés Samper Gnecco trae los recuerdos de aquella época, en los relatos plasmados en el libro "Cuando Bogotá tuvo Tranvía", donde narra con sentimiento el paisaje de los dos primeros parques de la ciudad. El del Centenario y el de la Independencia en donde "todos los domingos había retreta de valeses y marchas, de polkas, mazurcas, pasillos y bambucos ejecutados por una ruidosa y reluciente fanfarria militar".

Si bien es cierto que la mayoría de países tienen como centro económico a su capital, en el caso de Colombia no fue así. Hacia el año 1881 como lo afirma Ricardo Montezuma en su libro, "La ciudad del Tranvía 1880 – 1920. Bogotá", la capital era un centro político y administrativo, leyes y debates se daban en las instalaciones del Congreso, la economía giraba en torno de la agricultura y la minería; los puertos, que era donde llegaban las embarcaciones con mercancías, en muchas ocasiones se acreditaban como centro económico. Sin embargo, con el pasar de los años, Bogotá se transformaría en el centro de poder colombiano.



El crecimiento inesperado

A la capital del país cafetero comenzaron a llegar personas de baja capacidad económica. En su mayoría se ubicaron para vivir en la periferia; en las tiendas se improvisaban las habitaciones y el alquiler era la forma más popular de la época, otros preferían utilizar áreas naturales para establecer su lugar de vivienda, adecuándolo para llegar a descansar después de la jornada de trabajo.

Sin embargo, para finales del siglo XIX, la ciudad inicia un proceso de crecimiento con cambios en su infraestructura y geografía, producidos por el aumento de la población y la implementación de los servicios públicos. Durante la época, el tema del transporte no era de gran importancia, debido a la extensión de territorio. La ciudad estaba diseñada por una plaza central donde se concentraban los principales lugares públicos y, alrededor

Esta fotografía del tranvía St. Louis 45 en la Carrera 7, fue tomada en 1946. All Mankoff.



de ella, se crearon centros residenciales. Los trayectos a recorrer eran cortos para la población cachaca de ese entonces, generalmente los estratos bajos se movilizaba a pie mientras que los estratos más altos usaban frecuentemente carrozas tiradas por caballos.

Poco a poco la ciudad comenzó a expandirse y, gracias a la llegada de la industria ferroviaria, esa que don Antonio Puerto, un taxista bogotano, aplaude y recuerda con gran alegría diciendo “Toda la vida he estado involucrado al transporte y creo que el ferrocarril debería ser el transporte adecuado para que la ciudad se movilice bien. Cuando este funcionaba, llegaba a los 4 puntos cardinales de la ciudad, muy bueno, una belleza”.

Chapinero fue uno de los principales puntos de expansión, iniciando un proceso de urbanización con la construcción de quintas y residencias de las familias de mayor prestigio de la ciudad. La clase dirigente comenzó a pensar la ciudad de forma comercial, trayendo la inversión extranjera. Bogotá debía estar al nivel de las ciudades más importantes del mundo.

La fotografía de la izquierda muestra la congestión propia del incremento de pasajeros y el aumento en el índice de habitantes de la Bogotá cachaca, por ello en los tranvías las personas iban colgadas.

Mutaciones y cambios seguían llegando a la ciudad. En relación con la iglesia, esta era afortunada: poseía tierras en el centro y la periferia; en el año 1861 se les quitó gran parte de estos. Haciendo cálculos, tenían una tercera parte del terreno habitacional del país, el espacio dejado por las grandes construcciones archi-



tectónicas, liberarían terrenos dónde posteriormente se instalarían edificaciones administrativas, parques naturales y espacios públicos, estos en su mayoría para ir descentralizando el poder de la iglesia e ir abriendo una ventana de desarrollo a la capital según describen Julio Heran Acosta y Juan Ignacio Baquero en la publicación realizada por la Alcaldía Mayor de Bogotá, "El Tranvía en Bogotá: Rutas y Destinos.



Aquí hay dos nemesias en la Calle 72, también conocida como Av. Chile. Allan Morrison.

Los santafereños de la época veían estos cambios con miras hacia un mejor futuro, aún las dudas y la incertidumbre los aquejaban, veían cómo la ciudad se iba convirtiendo en una capital moderna con edificios y algunas vías, pero se notaba la falta de servicios públicos; las casas eran bonitas por fuera, adentro, los

problemas de salubridad generaban malestar e incomodidad.

Cuando Bogotá tuvo tranvía según nos cuenta Andrés Samper, para muchos el baño y el estropajo eran amigos de cada mes, "refregarse con ese áspero, rascante auxiliar del

jabón y de la mano –cantando, desde luego, alguna pieza de zarzuela o aria de opera a pleno pulmón- hasta sacarle del cuero a la caja del cuerpo; y quedar limpio de toda mugre y pecueca por ocho días cuando menos, y un mes, quizá dos o más". Era evidente que la falta de servicios públicos era un problema de salud pública, en aquella lluviosa Bogotá.

La tarjeta postal siguiente muestra un modelo de 6 escaños. Rufino Cuervo



En consecuencia, se pensaba que la solución se daría de parte del Gobierno; sin embargo, quienes, basados en acuerdos internacionales de "protección" tomarían iniciativas de solución, serían los extranjeros que residían en la ciudad, ellos invertirían en la construcción, basados en una planificación de todos los componentes adecuados para una vivienda.



La herencia extranjera

El crecimiento poblacional de la ciudad, el crecimiento económico, la creación de nuevos barrios residenciales y la comunicación por medio del tranvía hicieron que Chapinero no fuera la misma zona residencial. Los habitantes de la ciudad buscaban estar más en contacto con la naturaleza, idea que fue impuesta por los inmigrantes extranjeros que veían en otras ciudades nuevos modelos urbanos y ejemplos de modernidad.

Empresarios provenientes de grandes potencias mundiales como Inglaterra, traerían nuevas formas de invertir en el mercado y el comercio, este se enmarcaría en el objetivo de la concesión privada, a través de la em-

presa City Raiwail Company, que llegó al país con uno de los más representativos e importantes medios de transporte de la historia: "el Tranvía".

En el año 1884 dicha empresa ordenó los primeros 16 tranvías inicialmente de tracción animal. Casi 20 años después se solicitaron a la fábrica Brill de Filadelfia 6 tranvías eléctricos, los cuales llegaron con grandes dificultades ya que eran traídos por partes en los lomos de las mulas.

Esto lo confirma en entrevista concedida al diario El tiempo el 6 de agosto de 1996, José Joaquín Herrera, bogotano y ex director del

La fotografía siguiente, tomada en 1946, muestra un nemesia acompañando al tráfico en la Carrera 7, cerca del centro de la ciudad. All Mankoff.





La siguiente tarjeta postal estaba mirando hacia el norte por la Carrera 7 desde la Plaza de Bolívar. Allen Morrison. En la anterior imagen se puede observar que la mayoría de la población viste aun con sombrero y ruana. Para la época las calles estaban rodeadas en su mayoría de personas y tranvías.

Museo de Desarrollo Urbano, recuerda cuando un cónsul de Estados Unidos, radicado en Barranquilla, decidió traer 10 ó 12 carros jalados por mulas, desde entonces comenzaron los cambios no solo en el transporte sino en el desarrollo de la ciudad.

Así los imaginarios de los inmigrantes en Bogotá, tuvieron gran influencia sobre los residentes. Muchas de las actividades económicas, sociales, culturales y deportivas fueron traídas por ellos, esto generó la posibilidad de conocer otras realidades, de cierta manera otras culturas, otras formas de vida y lo más importante, la innovación en actividades de desarrollo, según lo cuenta la publicación realizada por la Alcaldía Mayor de Bogotá Julio Acosta y Juan Ignacio Baquero.

Los bogotanos fueron un poco discrepantes

respecto a la llegada de los extranjeros, no solo por el hecho de ser “extraños”, sino también por generar cambios en sus costumbres. Pese a esto, su papel en la transformación de la ciudad fue muy importante y paradójicamente, al no ser alto el número de inmigrantes, fue suficiente para quedar en la memoria de los bogotanos.

La arquitectura de la época se caracterizó por la influencia de estilos extranjeros como el norteamericano, francés, inglés, español, italiano, árabe, entre otros. Las obras destacadas de la época generaron en la ciudad un nuevo estilo arquitectónico, en donde se resaltan obras como las del Gimnasio Moderno, el Banco Pedro A. López y el Capitolio Nacional. Muchas de estas obras se han mantenido hasta nuestros días, dejándonos recuerdos de aquella Bogotá.





Tranvía abierto de 8 ruedas y 12 escaños en la Carrera 7 en 1946. Al Mankoff

Los cambios hacia el anhelado desarrollo

Poco a poco, el desarrollo de la ciudad avanzaba. A finales del siglo XIX la economía del país aumentaba con los cultivos de café, la construcción de los ferrocarriles y lo relacionado con la importación y exportación de mercancía. Empresas como Bavaria se radicaron en el centro de la ciudad, donde tenían la tarea de modificar el hábito de tomar chicha o guarapo, por el de la cerveza.

contrato con la compañía estadounidense City Raiwail Company el primer tranvía de tracción animal sale con su primera ruta entre el sector de Chapinero y la Plaza de Bolívar en un recorrido de 6 kilómetros aproximadamente.

Aunque no parecía que existiera mucha diferencia entre los tranvías y los carruajes, ya que eran de tracción animal, el nuevo sistema de transporte se hacía más cómodo para los usuarios, teniendo en cuenta que para la época los caminos seguían siendo desnivelados y pedregosos.

En un momento en el que la ciudad demandaba cambios hacia el desarrollo, para el año 1884 se implementó el tranvía que trajo controversias y variedad de opiniones. Prácticamente la ciudad era un pequeño asentamiento urbano de unos ochenta y cinco mil habitantes, radicados en una superficie aproximada de doscientas veintiún hectáreas, por lo cual el traslado de las personas se podía hacer a pie o a caballo, para muchos, sobretodo de clase media baja, era algo innecesario.

Los periódicos infundían la importancia de la tecnología en el transporte y en las clases altas existía preocupación por la imagen de la ciudad haciendo comparaciones con ciudades como Nueva York, a donde todos querían llegar, admirados por el funcionamiento de servicios como el Tranvía.

Para lograr este objetivo, el Estado de Cundinamarca y las empresas privadas celebraron contratos, y de acuerdo a su cumplimiento y calidad del servicio, se daban prórrogas para que mantuvieran su operación. Estos contratos se realizaron para la implementación de los servicios públicos, además del primer Tranvía de tracción animal.

Así mismo llegaron empresas para proveer los servicios de teléfono, luz y agua. Mediante

La importancia de que la primera ruta se instalara en el sector de Chapinero, radicaba en que esa zona se convirtió en lugar de residencia de la alta sociedad de la Bogotá de finales del siglo XIX y, gracias al crecimiento económico de la época, se instaló como un centro comercial y económico de gran importancia, donde abundaba el mercado diverso. Muchas familias se interesaron por visitar este lugar y, aunque el camino seguía siendo difícil de transitar, el servicio del tranvía contribuyó a que muchos de estos visitantes se quisieran ubicar definitivamente allí.

El carro Lorencita 103 fue fotografiado en la Carrera 7 en 1946. All Mankoff.



¡Y arrancó el Tranvía!

El punto de partida de la ruta del tranvía era la Plaza de Bolívar, la cual fue y sigue siendo el pilar de poder político del país y testigo de muchos acontecimientos de gran importancia en todo el siglo, también considerada como centro de comercio.

Desde aquí se comienza a ver la influencia del dinero sobre otros aspectos importantes en el desarrollo de la capital, pues construir líneas de este sistema de transporte iba a favorecer a los ricos que en ese entonces vivían en Chapinero, para ellos esto les daría el beneficio de tener un transporte que los alejara de lo complicado que era la vida urbana. Es como si hoy saliéramos a un parque a respirar aire puro llevados por un medio de transporte urbano.

Para el siglo XX entre la década de 1910 y 1920, otra zona que tuvo gran importancia por su actividad comercial, fue la zona de San Cristóbal, debido a que presentaba una gran explotación de materiales como arcilla, greda y barro, dando como resultado importantes industrias de construcción en el sector y su posterior expansión con la creación de barrios obreros. Adicionalmente, se generaron construcciones y venta de viviendas a quienes no querían seguir habitando la zona del centro



col. Museo de Bogotá

Vista sin fecha del tranvía Lorencita 110, de fabricación local. Museo de Bogotá.

En contraste “Los tranvías eléctricos le daban un sello a la ciudad aldeana con aspiraciones de metrópoli. No solamente desaparecían las clases sociales, que aún se presentaban en los trenes, sino que, democráticamente, todo el pasaje era igual”, recordaba Alfonso López Michelsen en su libro *La ciudad de los años 20, Un tranvía llamado ciudad*; haciendo énfasis en las diferencias e importancia que tuvo el avance de este medio de transporte a lo largo de su operación.

Para la época, la figura legal normal era un contrato. No obstante, con el tranvía también cambió esta forma de arreglo comercial, pues entre la administración que en ese caso fue el Gobierno y la compañía estadounidense City Raiwail Company, la cual lo iba a operar, no existiría este sino una concesión de construcción, que traía la novedad de no tener que invertir. Era ideal, no hubo dudas en firmar el acuerdo, era asegurar un servicio a los ciudadanos, mejorar las condiciones para la movilidad y representar el progreso en la mente de todos.

“La población aumento de forma asimétrica con relación al área urbana”, así se describe Ricardo Montezuma en el texto *La ciudad del Tranvía 1880-1920*



Transformaciones urbanas y movilidad. Así entre los años 1884 y 1900, la inversión en construcción tuvo el mayor registro del siglo, uno de los grandes cambios positivos del tranvía porque, a pesar de no tener el apoyo de toda la ciudad debido a la poca urbanización, posteriormente la gente comenzó a poblar terrenos que fueron inhabitables en algún momento y poco a poco la ciudad se expandía, el comercio y la inversión aumentaban.

En publicación de Montezuma, su autor también nos indica que los efectos de la ampliación espacial se vió reflejados principalmente hacia el norte, específicamente en el barrio Chapinero a finales del siglo XIX y principios del XX. Ahora bien, muy cerca de esta localidad se fundó el barrio Sucre, juntos representaban un 10% de la población total de la ciudad. Así, en pocos años, el norte se convirtió en el área más utilizada para la urbanización; sumado a esto, por donde pasaba la vía férrea se generaba gran cantidad de actividades económicas, principalmente las artesanías.

Sin embargo, no solo los barrios del norte pensaban en esta iniciativa de construcción. Por su parte, hacia el sur, en el barrio Sucre (hoy Palermo), la calidad era notable, no era precaria como lo creían los del norte, tal vez porque ya no eran barrios sino conjuntos, pensados y diseñados por varios inversionistas quienes imponían el mercado inmobiliario de acuerdo a el capital para invertir y a la clase social. Los futuros propietarios no solo tenían que pensar en el dinero para la construcción y adecuación de una vivienda digna, sino que también debían planear un gasto mayor para apoyar la instalación de antejardines con zonas verdes.

La fotografía del costado derecho muestra cómo la ciudad con la llegada del tranvía comenzó a modernizarse poco a poco, ya que las calles se tuvieron que adecuar para poder colocar en operación este medio de transporte.

Las rutas del tranvía iniciaron su ampliación, comenzaron con dos puntos importantes: Las Cruces y el

Cementerio Central. El primer barrio se estaba fortaleciendo como una de las más importantes entradas de mercancía, por lo que el servicio del tranvía no solo movilizó pasajeros sino también colaboró en el transporte de productos que venían de otros municipios.

Adicionalmente, el Cementerio Central se constituyó como un lugar de importancia para las familias cachacas. “La extensión de una línea del tranvía, contribuyó a hacer del cementerio de un sitio secundario, a un lugar de paso bastante llamativo, no solo por el tradicional culto a los muertos, sino por el

Fotografía tomada sobre la carrera séptima. De fondo se observa el Capitolio Nacional, vehículos antiguos y el tranvía en operación.
<http://quepasomano.galeon.com/album2074229.html>



llamado que realizan determinados iconos”, según el análisis realizado en el libro “El Tranvía en Bogotá: Rutas y destinos 1884-1951”.

Las inversiones continuaban. Hasta el año 1927, la compañía del tranvía adquirió de los Estados Unidos más de 40 vehículos, estos en particular, eran abiertos en los dos costados y constaban de dos ejes. Para los usuarios, un atractivo con varias percepciones, unos lo veían como algo mejor, sobre todo para



respirar aire puro dentro del vehículo, y otros tenían cierta inconformidad porque estos muchas veces se llenaban tanto, que la gente iba colgada, con el peligro de caer y provocar un accidente.

Sin embargo no sólo fue con los de tracción animal, también en los eléctricos la gente colgaba “por no pagar, había gente que sólo se subía para desplazar-se tres cuadras y el cobrador no se daba cuenta y no le cobraba. Eso se llamaba la colinchada”, recuerda Don Antonio Puerto, en una de tantas imágenes que tiene de la época en su recuerdo.



<http://www.barriosdebogota.com/conozca-la-historia-del-tranvia-de-bogota/>


Se amplían las rutas y llegan nuevos barrios

Las rutas del tranvía iban hacia el centro, donde se consolidó el poder político y económico de la capital. Las familias prestigiosas se fueron desplazando hacia el sector de Chapinero, primero porque les daba clase y segundo porque hacia allí tendrían la posibilidad de desplazarse en el tranvía.

De hecho, por donde pasaban las rutas del tranvía se iban construyendo barrios y conjuntos residenciales, al mismo tiempo que la economía aumentaba con la comercialización de diferentes mercancías, incluso los terrenos agrícolas también fueron ocupados. La ciudad dejó de ser un pequeño asentamiento ovalado, y para ese entonces se convirtió en una “ciudad moderna” así lo denominó Ricardo Montezuma en su publicación *La ciudad del Tranvía 1880-1920 Bogotá: Transformaciones urbanas y movilidad*.


Se construyeron los primeros barrios entre ellos Sucre, ahora conocido como barrio Palermo, otros fueron: Quesada, Marly, La Perseverancia, Ricaurte, Santa Ana, San Javier, San Cristóbal, San Martín, Muequeta, La Paz y Córdoba. Con la creación de estos nuevos lugares residenciales, la población comenzó a alejarse del centro de la ciudad. Los barrios y las casas estaban ubicados con alrededores de zonas verdes, organizadas en diferentes tamaños de forma cuadrada o rectangular.

La organización del espacio a través de manzanas se complementaría con la nueva figura impuesta por arquitectos extranjeros a través de barrios que organizaban los terrenos de forma más amplia. La influencia de otros países produjo esta nueva organización, haciendo alusión al pensamiento de una ciudad moderna.

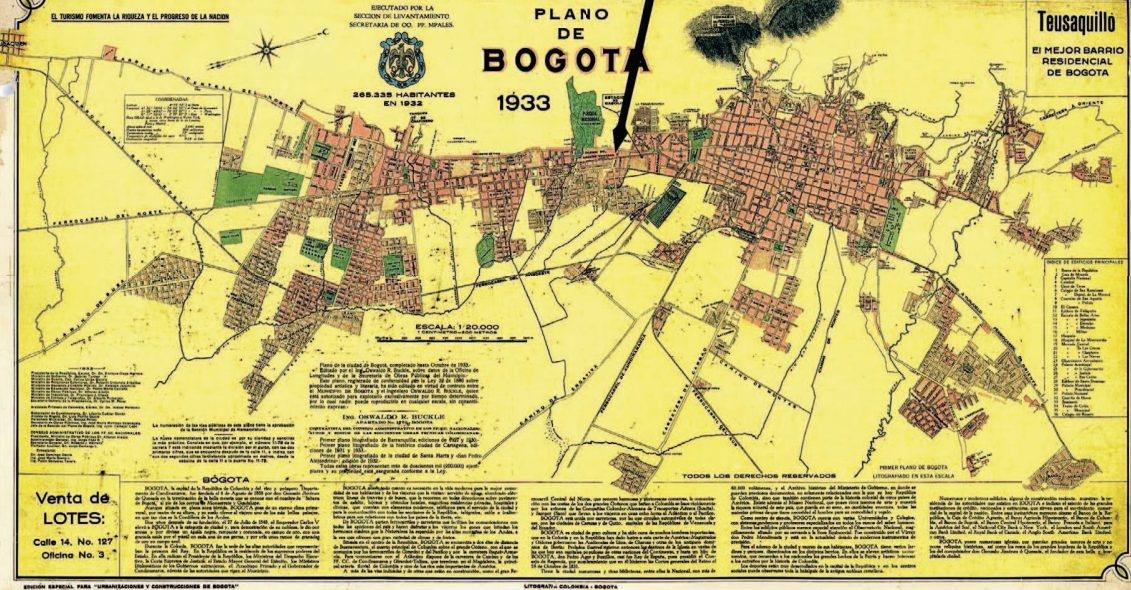


TEUSAQUILLO

EL MEJOR BARRIO RESIDENCIAL DE BOGOTÁ



VENTA DE LOTES: Calle 14, Número 127 - Oficina Número 3.



Venta de LOTES:
Calle 14, No. 127
Oficina No. 3.

Fuente cartográfica: Atlas de Bogotá. Prohibida su reproducción total o parcial sin autorización de la Imprenta

Archivo de Bogotá. El mapa de Bogotá mostraba el crecimiento de la ciudad, que hacia 1932 ascendía a los 265.335 habitantes.

Con la organización de los barrios se comenzó a hablar de desarrollo urbano. La implementación de vías de comunicación por los barrios nuevos y los ya existentes, determinó la importancia de algunas calles y avenidas principales que conocemos hoy en día.

El mapa de Bogotá mostraba el crecimiento de la ciudad, que hacia 1932 ascendía a los 265.335 habitantes.

Las zonas urbanizadas en el siglo XX tuvieron una buena acogida para ser habitadas. Y en efecto el tranvía trajo la posibilidad de desplazarse a lugares de la ciudad a los cuales no se podía llegar a pie, sin

el Tranvía "Hubiera sido imposible desplazarse" manifiesta Don Antonio.

La población tuvo opiniones diversas en cuanto a este nuevo sistema de transporte. Por ejemplo, creían que la construcción y la apertura de estaciones perturbaban el comercio y hasta la calidad de vida, incluso en el año 1885 se quitaron seis metros de recorrido debido a denuncias de los comerciantes ubicados en la calle Real, ya que no se contemplaba el tránsito por esta calle peatonal debido a que el funcionamiento de los establecimientos comerciales se favorecía gracias a que los habitantes podían acceder con mayor facilidad y tener un mejor acceso a los productos ofertados mediante vías



peatonales.

Con todos estos cambios socioeconómicos y espaciales dados a principios del siglo XX, en gran parte generados por el tranvía, la ciudad presentaba una nueva estructura y la población asimilaba los nuevos pensamientos sobre el uso del suelo y la movilidad cotidiana de los bogotanos.

Se observan algunos de los primeros medios que utilizaron para transportarse los bogotanos, estas eran carrozas aladas por caballos, las cuales a pesar de su lentitud prestaban gran servicio no sólo para el transporte de personas sino también de materiales y/o herramientas de trabajo.

<http://www.semana.com/foto-nacion/vea-parte-libro-buses-bogota/184.aspx>



Dentro de los procesos de asimilación de la movilidad como acontecimiento de la vida cotidiana, el costo que tendría el pasaje para cada bogotano era clave. El costo del pasaje era económico “se pagaba dos centavos” testifica Don Antonio y, la mayoría de personas podían pagarlo, este les daba comodidad, pasaban constantemente “Iban casi seguidos” pero andaban a 25 km por hora”, añade.

La importancia del Tranvía

El tranvía fue el motor para que los bogotanos vivieran tantos cambios. Lugares como el centro donde vivían las clases altas, poco a poco se desplazaron hacia la periferia ya que las actividades comerciales y de inversión les fueron quitando espacio, llegaron bancos, casas de importación y exportación, hoteles, ya no era un área residencial sino el centro de poder político y económico, y así ha sido hasta nuestros días.

A pesar de que el norte principalmente se utilizó para vivir, con el pasar de los años y la transformación de la ciudad, este comenzó a verse influenciado por el comercio y algunas actividades económicas; no hubo grandes empresas como las que había en otras zonas empresariales, eran pequeños centros de producción, principalmente de tela, bebidas, zapatos, cemento, cigarrillos, velas y alimentos.

Mientras los terrenos del norte por donde pasaba el tranvía se valorizaban de inmediato cuando por allí pasaba una ruta del medio de transporte, los dueños de terrenos del sur se quedaban esperando muchos años la valorización de sus predios, motivo

por el cual optaron por dividir sus terrenos y venderlos como la única manera con la que lograron ganar dinero por sus tierras, en medio de esta situación, comenzaron a verse vendedores inmobiliarios que con ciertas artimañas sacaban tajada de dinero a los compradores.

En lugar de vender la casa ya construida, lo que entregaban era el lote, sin servicios públicos y sin infraestructura. Adicionalmente, los estratos altos y medio-altos, primero construían los barrios, adecuaban las tierras y construían las casas; por su parte, la clase obrera a la cual le vendían los lotes, primero llegaba a estos y posteriormente, si existía la posibilidad económica, se instalaban los servicios públicos y adecuaban la infraestructura por medio de la autoconstrucción.

Para el siglo XX el crecimiento de la población aumento tal como lo evidencia en la gráfica, por lo que la ciudad extendió sus zonas residenciales.

Las nuevas zonas residenciales eran conocidas como "barrios obreros" debido a que allí habitaban en su mayoría empleados del sector de servicios y construcción. Algunos de estos barrios fueron creados con ayuda del Estado para ofrecer viviendas saludables y cómodas para aquellos inmigrantes que estaba arribando a la ciudad durante la época en que en un inicio se asentaron en zonas periféricas, en refugios y habitaciones alquiladas.



Fotografía tomada del libro *Del Bogotá de ayer y de antier*.
J, Barriga



Crecimiento de la población de Bogotá (1905-1993)

Año	Nº de Habitantes	Total Nacional
1905	100.000	4'355.477
1912	121.257	5'072.604
1918	143.994	5'855.077
1928	235.421	7'851.110
1938	330.312	8'641.801
1951	715.250	11'962.360
1964	1'697.311	17'484.509
1973	2'855.065	22'915.229
1985	4'441.470	27'837.932
1993	5'484.244	32'870.231

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/agosto2008/bogota.htm>. Revista Credencial Agosto 2008.

El anterior cuadro comparativo muestra claramente que cada año el aumento de la población generaba la necesidad de tener más medios de transporte en la ciudad.

Hacia el sector nororiental se consolidan barrios como Marly y Sucre, hacia el centro occidental se formarían los barrios Santa Fé y Ricaurte, en el suroriental aparecen los barrios 20 de Julio, Camino viejo a San Cristóbal, 1º de Mayo y Santa Ana. En el suroccidental de la ciudad aparecieron los barrios Restrepo, Claret, Luna Park y Santa Lucía, y finalmente hacia el noroccidental se presentó el mayor crecimiento en cuanto número de barrios se refiere: 7 de Agosto, Benjamín Herrera, Colombia, Gutt, Gaitán, La Merced, La Paz, Las Granjas, Río Negro, San Fernando y Uribe Uribe.

Los barrios obreros fueron excluidos y poco beneficiados con el transporte colectivo. Su único medio fue el tranvía; en cambio, para los barrios residenciales estaba orientado el estudio y la implementación de las nuevas rutas, un claro ejemplo de esta situación se dio cuando en el año 1911 se funda el barrio obrero Antonio Ricaurte, sin la posibilidad de tener una ruta de transporte y sólo hasta el año 1916, después de un debate en el Concejo Municipal obtuvo la instalación, así lo relata Ricardo Montezuma en la publicación realizada por Fundación Ciudad Humana.

Modelos y anécdotas de la época

Ya con la llegada de las rutas del tranvía a varios sectores de la ciudad, llegó hacia el año 1919 la administración de Nemesio Camacho Macías, un prestigioso abogado, empresario y político, que no solo trabajó como funcionario público sino también participó en acciones de poderosas empresas. Su cercanía con el transporte se dio a partir de su cargo como Ministro de Obras Públicas en el año 1908, posteriormente el Municipio le concede la gerencia de este medio de transporte urbano.

Su labor fue bastante próspera respecto al bienestar de los bogotanos; creó pequeñas cooperativas para el mantenimiento de los rieles del tranvía, amplió estaciones como la "central" y extendió el trayecto de rutas hacia el sur y el occidente. Era tanta su popularidad que los ciudadanos colocaron el nombre de "Nemesias" a algunos vagones de los vehículos. "La Nemésia brincada al frente como un potro asustado y los parados, tomados por sorpresa e impelidos por feroz inercia", así narra las crónicas de cuando Bogotá tuvo Tranvía.

Pero no sólo este nombre fue popular en la época, el de "Lorencitas" también fue muy popular. Se utilizaba para vehículos que se caracterizaban por su techo de color plateado, detalle que la gente comparaba con las canas en el cabello de la primera dama de la nación de entonces, Lorencita Villegas de Santos.

Aparte de esos famosos modelos de Tranvía, también hubo personajes pintorescos durante la época. En este caso una señora de baja estatura, profesora de colegio en la vereda "El Alto", del Municipio de

Fusagasugá, que luego de la muerte de su esposo en el año 1902, e hijo por causa de la violencia política que se vivió en ese entonces, quedó un poco desequilibrada de la cabeza y sin saber cómo, llegó a Bogotá y se instaló como dice Pedro Claver Téllez en su libro "Biografía del disparate", en una casucha ubicada en la calle 7ª con carrera 4ª, donde construyó con la ayuda de albañiles, prostitutas y obreros, un tugurio llamado "Casas Viejas".

Tenía un jardín en el solar de su pequeña casucha, en el cual "sembraba rosas y claveles que regaba con orines y cuidaba con amor", resalta Téllez. Su vida cotidiana era en andar visitando casas de las familias prestigiosas de la época, teniendo en cuenta su fervor hacia el partido liberal y que en medio de su locura contaba muchas anécdotas y cosas que distraían.

Cuando no estaba en estos lugares recorría la calle once de arriba abajo, paseaba por las diferentes tiendas, cafés, lugares comerciales, gritaba ¡Viva el gran Partido Liberal! ¡Abajo los godos!, entonces teniendo en cuenta la ruta del tranvía que pasaba por la calle real (actual carrera 7ª), los pasajeros escuchaban sus orgullosas palabras y veían como vestida de rojo

Tranvías cerrados "Nemesias"



http://discoverycolombia.net/busesdecolombia.com/index.php?option=com_content&task=view&id=85&Itemid=0





La Loca Margarita

<http://www.revistaurbana.es.tl/La-Loca-Margarita.htm>

purpura y con claveles en la cabeza, paralizaba por momentos este importante sector.

Es claro que la vida cotidiana de los cachacos tuvo muchas transformaciones con la llegada del tranvía a Bogotá, otra de ellas fue que la administración creó una ruta especial para los barrios obreros con el fin de ir solo hacia allá; la clase baja se favoreció también por la disminución en la tarifa del pasaje por persona, era económico respecto al promedio de ingresos “en ese tiempo con 100 pesos se compraba lo que hoy con 50.000 pesos”, recuerda Don Antonio comparando el pasado con la actualidad.

Este pasó de cinco a dos centavos, con ello se motivó el uso de este medio de transporte y se demostró por parte del gobierno que el tranvía sería un medio de transporte que pensaba en todos los ciudadanos bogotanos, “era el transporte masivo”, añade con satisfacción Antonio.

¡ Hora del Tranvía eléctrico!

Las incomodidades para la movilización de los capitalinos mejoraron con el tranvía. Durante muchos años este medio de transporte estabilizó el desplazamiento y dio una mejor calidad de vida a los ciudadanos, sin embargo “robaban, uno iba apretado” e iban “por lado y lado del tranvía era una plataforma larga de madera, la gente se colgaba y el que cobraba le tocaba por encima de los otros a los que podía. Toda la vida ha habido el problema de que la gente se monta, a no pagar”, recalca Antonio tildándolo de “infrahumano”.

Además de esto, el maltrato generó una parálisis al transporte durante un lapso de seis meses, el hecho ocurrió el 7 de marzo de 1910. Casualmente, la empresa Bogotá City Railway Company inauguraría el tranvía eléctrico, pero por el paro de usuarios esto no se dio.

De acuerdo a los narrados por los periódicos de la época, un niño subió al medio de transporte sin





Pintura "Bogotá 47" de Alfonso Espinel Rodríguez.

<http://www.alfonsoespinel.com/2008/09/bogotanos-del-47.html>

En la fotografía se refleja como los artistas de la época veían las calles de la ciudad acompañadas por los ciudadanos y el tranvía.

pagar su pasaje y el encargado de recolectar el dinero lo bajó a golpes, la furia de la gente no se hizo esperar y adicional al rechazo del acto, dejaron de utilizar el servicio aun sabiendo que este les ayudaba a desplazarse por toda la ciudad en su quehacer cotidiano. Ni siquiera el inaugurar nuevas rutas o la celebración del centenario de la independencia lograron parar la manifestación.

El hecho fue tan trascendental que los habitantes de la ciudad volvieron a utilizar los medios de transporte que ya estaban olvidados como los carruajes, los caballos, las mulas y las carretas. Con todo lo anterior, obligaron al Municipio a comprar la empresa Bogotá City Railway Company, que manejaba el tranvía. Su nombre cambió posteriormente a "Tranvía Municipal de Bogotá" y los vehículos que estaban circulando y los que se ensamblarían se remarcaron con

las siglas T.M.D.B (Treinta Minutos De Bamboleo), este nombre fue idea de los bogotanos de la época por lo que representaba su experiencia en este medio de transporte.

Y no era para menos, nos cuenta Andrés Samper "El exceso de ocupantes se acumulaban hacia el frente, se aplicaba un recurso primario para mandar a los tercios, dando tumbos y botes, hacia la parte de atrás.

"El cobrador, semitragado por la turba, sacaba un brazo hacia arriba y mostraba la gorra; y el motorista, para los cuales se había hecho una especie de jaula que se les permitiera sobrevivir al trabajo sin fallecer por asfixia, linchados o molidos a pedazos".

Hasta el año 1923 los tranvías de tracción animal



apoyaron a los eléctricos, los cuales a partir de entonces se consolidaron como el medio más importante para el desplazamiento de los cachacos, porque “la gente no tenía automóvil, solo los ricos, el tranvía era como decir ahora un colectivo, el que montaba en taxi tenía plata” asegura entre risas Don Antonio.

Con este acontecimiento, el orgullo de la gente fue más fuerte que la necesidad de transportarse, por lo que la empresa extranjera no tuvo más opción que vender la empresa prestadora del servicio y surgió La Compañía Municipal del tranvía para ese mismo año.

Entre los años 1920 hasta 1940 ampliaron sus rutas hasta esas zonas donde se necesitaba un medio de transporte, Don Antonio recorría varias de ellas “Salía a las 5 de la mañana, no llegaba tarde a donde me dirigiera, me demoraba desde la estación Paiba hasta el 20 de julio, 45 minutos, porque habían estaciones, no paraba en todo lado, mucha gente se pasaba y les tocaba devolverse a pie o correr”. De esta manera el crecimiento de la ciudad en la época, determinó la expansión de las rutas del tranvía.

Desde el año 1922 iniciaría la operación del tranvía eléctrico, y Don Antonio asegura positivamente que “con el comenaron a llegar otros medios de transporte a la ciudad” lo que le daría un carácter más moderno y sofisticado. A su vez la línea del tranvía siguió ampliándose a los barrios emergentes como los que transitaba Don Antonio “Cogía una ruta para el 20 de julio, el tranvía cogía por la carrera 11, el pito era una campana que pisaba el conductor, cogía otra ruta hasta la calle 72”.

El tranvía que llevaba ese trayecto, recorrido por este señor de 83 años quedaría suprimido por un bus, así lo anunció el diario El Tiempo el día 1 de julio de 1951 indicando que desde entonces la última línea del tranvía que se mantenía en la ciudad (Pensilvania – 20 de julio) desaparecería, y a cambio llegaría una flota de buses White.

También Luna Park, Ricaurte, y otras nuevas zonas



Incendio del tranvía en la Plaza de Bolívar, el 9 de abril de 1948. Álbum de José Vicente Ortega Ricaurte, Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá.

que comprendían desde la calle 68 hasta la carrera 47. Para los años 30 sigue aumentando la red de tranvías eléctricos.

Posteriormente se inicia un proceso de organización de Bogotá por sectores, mediante el acuerdo 21 del 2 de Junio de 1944, en donde se plantea una clasificación de las zonas por actividades económicas:

- Zona cívico-comercial: comprende el sector central de la ciudad, en donde se encuentran edificios públicos de valor arquitectónico o histórico. Zona Centro y Chapinero.
- Zonas residenciales céntricas: corresponde a los sectores que rodean el centro de la ciudad y que son de uso residencial. Centro.
- Zonas estrictamente residenciales: se conforma por las zonas urbanizadas y no urbanizadas para uso residencial exclusivamente. Norte.
- Zona Industrial: se ubican todos los establecimientos dedicados a la actividad industrial, fábricas, talle-



Archivo de El Tiempo

http://www.eltiempo.com/Multimedia/galeria_fotos/colombia3/conmemoracion-del-asesinato-de-jorge-eliecer-gaitan_11524501-5

res, bodegas, entre otros. Occidente.

- Zonas mixtas: son aquellas zonas ya urbanizadas y en donde se encuentran empresas industriales. Centro y Norte.

- Zona de barrios obreros: contempla zonas residenciales con posibilidad de ubicar establecimientos mixtos, siempre y cuando no presenten molestias a la tranquilidad de la población. Norte, Occidente, Centro y Sur.

- Zonas de reserva de áreas verdes: abarca todas las zonas verdes como parques, plazas y estadios. Cerros Orientales.

Con esta clasificación de los sectores de la ciudad, se comienzan a ejecutar políticas en pro del crecimiento que presentaba la Bogotá de los años 40. El sistema de transporte público debía satisfacer las necesidades de movilización de todos los sectores, ampliando la comunicación entre el centro y los ba-

rios aledaños, y dando respuesta a la demanda del servicio del tranvía eléctrico.

Con el crecimiento de la ciudad, las rutas del tranvía tenían ciertos distintivos que determinaban la ruta que llevaría a cabo:

- Línea blanca-amarilla y amarilla: conectaba al centro con el occidente.

- Línea Verde: unía al sur con el norte de la ciudad.

- Línea azul plateada: comunicaba en un trayecto más corto que la línea verde al sur con el norte

- Línea blanca: conectaba el centro occidente con el suroccidente.

- Línea verde-amarilla: unía el norte con el occidente.

- Línea roja: comunicaba al occidente con el sur.

- Línea gris: conectaba al norte con el sur, pero esta ruta poseía una característica en particular, y es que transportaba personas y mercados por 2 centavos.



Las dificultades generaron su extinción

Poco a poco, la Compañía Municipal del tranvía inició un periodo de dificultades, no continuó ampliando la cobertura del servicio, ni mejorando su infraestructura. Adicionalmente la empresa privada amplió el mercado trayendo nuevos buses, por lo que la situación no ayudó a mejorar cualquier opción de ampliar la cobertura del servicio.

El 9 de Abril de 1948, la muerte de Jorge Eliecer Gaitán fue el detonante de una gran explosión de ira de los bogotanos, que veían en este candidato presidencial la posibilidad de mejorar definitivamente los problemas del país. El pueblo lloraba la pérdida de las posibilidades de mejorar las condiciones de vida que estaba rodeado de pobreza, migraciones

y violencia.

Esta desafortunada situación no solo acabó con la ilusión política de un pueblo sino también con el trabajo de "El bobo del tranvía", porque Antoñín que desde hacía aproximadamente quince años atrás recorría las calles de la ciudad, cuidando de las Nemésias, y que hacía las veces de agente de tránsito de estas, quedó desempleado y sin un motivo claro para seguir viviendo, ya que su familia no existía en ese entonces.

Ese personaje que regulaba la movilidad del tranvía, que era popular, querido y respetado por los cachacos, después de la quema de los vehículos quedó

Manuel H, testigo gráfico del 9 de abril

http://www.bogota.gov.co/portel/libreria/php/frame_detalle.php?h_id=28329&patron=01.



convertido en un loco soñador, encerrado en las paredes de una clínica de reposo ubicada en Sibate.

Juan Roa Sierra, fue quien apretó el gatillo por 3 oportunidades, causándole la muerte al candidato presidencial. El pueblo enfurecido desahogo su furia en el culpable de este hecho, siendo linchado y golpeado hasta perder la vida. La ciudad adquirió en poco tiempo un paisaje de violencia, robos, golpes y furia que dejó como resultado la destrucción de edificios y establecimientos comerciales.

Don Antonio lo recuerda con melancolía “toda la vida ha existido la chusma, quemaron los tranvías como pasar cualquier cosa, yo estaba en el Ejército cuando paso lo del 9 de abril, fue terrible mataron harta gente, los recogían con palas por manotadas, no había por donde pasar de tantos muertos, todos tomaban y robaban, hasta colocaron ley marcial y el que se asomaba a la ventana le daban tiros, eso y un aguacero que cayó acabo con eso”, el bogotazo fue uno de los sucesos históricos de mayor relevancia en la ciudad. Trajo consigo la quema de 24 vehículos, perjudicando aún más la situación del tranvía.

“Del 9 de Abril en adelante, la otra dialéctica del fuego y la anarquía partieron nuevamente en dos nuestra historia, iniciaron una abierta hostilidad; colocaron los ánimos de un país en el cual jamás pasaba nada en arisca prevención, cambiaron no solamente la fisonomía sino el alma y el espíritu de una Chibcholandia que empezó a dárselas de Chibchopolis”, así cuentan las palabras plasmadas en las crónicas Cuando Bogotá tuvo tranvía.

Los diarios impresos registraron días después algunas de las principales situaciones vividas en tan memorable fecha, dice el periódico El Tiempo el 16 de abril de 1948, que los obreros del municipio y de diversas construcciones particulares iniciaron el 15 de abril jornadas de limpieza en las calles, sobre los edificios arrasados por las llamas, trabajaron principalmente en la Calle Real y la Carrera Séptima entre calles once y doce.

Debido a que la ciudad había crecido mucho, las líneas que la recorrían no alcanzaban para movilizar a todos los capitalinos, así pues “Toda la vida ha habido exceso de pasajeros en los medios de trans-

<http://carmadocolombiano.blogspot.com>. Bogotazo. Los desastres causados en la infraestructura del tranvía fueron evidenciados por algunos habitantes de la ciudad que veían como este símbolo de la Bogotá cachaca se destruía.



porte, había uno de franjas amarillas que era el de los obreros, salía de las 5:00 pm a las 7:00 pm, ellos no pagaban.

Había facilidades para la gente que trabajaba en la empresa del tranvía”, dice Don Antonio recordando viejos tiempos; así las soluciones que se pensaron fueron, por un lado, expandir más las rutas o aumentar el número de vehículos.

Para infortunio de muchos, en el año 1941 el Municipio contrató una empresa extranjera para que estudiara la viabilidad de estas opciones y sorpresivamente a la conclusión que llegó el análisis fue no extender más la red y comenzar una nueva era del transporte urbano.

Hasta entonces duró la historia de un sistema que dio modernidad, tranquilidad y sobretodo mucho apoyo a los cachacos, la expectativa se centró en los nuevos sistemas de movilización.

Don Antonio reflexiona con propiedad diciendo que el tranvía se acabó “porque la gente quería tener prosperidad, así como se hizo en la actualidad con el Transmilenio”.

Bogotá tenía su tranvía cuando insistieron en perdurar, hasta que finalmente alguno de ellos se negó a seguir recorriendo sus calles, agregó Alejandro Samper Gnecco en su libro Cuando Bogotá tuvo tranvía.

Igualmente el diario El Tiempo publicó en su edición del 2 de julio de 1951, informa que la clausura del tranvía se puede interpretar como el paso de la Bogotá – bogotana a la Bogotá universal. Donde ya no habrá sitio para la tertulia ni para el simple deleite de la amistad desinteresada, y en cambio se multiplicarán los compromisos, los espectáculos, la ciudad plena, alejada de los sabores campesinos que llegan a los centros poblados cuando estos no han huido de la naturaleza.



¡Llegó la hora del trolebús!



CCF-Brill modelo T44 de 1947, fue tomada en julio de 1951. El letrero de destino indica "LA HORTÚA – CIUDAD UNIVERSITARIA" [Edward C. Piercy]

Bogotá, ya no era la misma. El crecimiento de la ciudad fue evidente. La población aumentó considerablemente. Los nuevos proyectos de desarrollo que se llevaron a cabo, la nueva infraestructura, la concepción de espacio urbano y el progresivo crecimiento económico, le daban a la ciudad una nueva esperanza de progreso para los años venideros.

Así como la ciudad seguía creciendo, los medios de transporte también; por eso hacia el año 1947, después de haber utilizado por muchos años el tranvía, a Bogotá llegaron unos 20 trolebuses provenientes de Canadá.

Por ello, Iván Gil, bogotano de 49 años quien vivió esos cambios de transporte urbano de la ciudad, afirma que "siempre ha habido la revolución del transporte, este es competido porque todo el mundo quiere tener su negocio, ya que es muy rentable".

Para la época, la ciudad era más "moderna", su arquitectura e infraestructura trataron de estar a la vanguardia de otras ciudades extranjeras, teniendo en cuenta que para esta etapa de la historia los residentes y empresarios extranjeros traían nuevas ideas y formas de desarrollo.





Interior del trolébus 1020, uno de los CCF-Brill originales de 1947. Su número original era 20. Henry Peraza.

Los sueños de modernidad estaban en pleno auge en el país. Querían dejar de ver los terrenos llenos de quintas y “casitas” por donde transitaba el Tranvía, y en su lugar, tener el privilegio de observar una ciudad llena de edificios, empresas, vías pavimentadas y casas grandes con diseños arquitectónicos parecidos a los de las grandes capitales del mundo.

El panorama que dejó el siglo XIX en la ciudad y en el país, animaba a la población a creer en la modernidad y a lograr una mejor calidad de vida. Para ese entonces, la ciudad se introducía a los mercados mundiales, gracias a la implementación de sistemas de comunicación como el ferrocarril y el extinto tranvía. Adicionalmente, la ampliación de vías y carreteras que permitieron el crecimiento económico, sumado a la implementación de nuevas tecnologías y a la estabilización de industrias dedicadas a la fabricación de vidrio, cerveza, textiles y chocolates.

No obstante, el problema del transporte seguía siendo uno de los temas principales para los entes locales de gobierno. Poco a poco llegó a la

ciudad el transporte privado, ese del que habla Iván indicando que “después del tranvía empezó a haber buses de empresas como la Sidauto, La Universal, La Compañía Metropolitana de Transportes y Transportes Bermúdez” los cuales competieron con el trolley, presentando dificultades administrativas y operativas.

Los habitantes de la ciudad debían calcular el tiempo de demora de la ruta que tomaban hacia sus trabajos o sitios de estudio y sumarle a eso la posibilidad de un trancón. Aquí, Ruth Sánchez, una paísa de corazón y bogotana de vida, está segura que para la época el servicio fue tomado de buena forma, porque cabía mucha gente, dice que nunca conoció de algún problema del servicio. El caos se vio sobre todo en aquellas zonas como el centro donde se encontraba centralizado el poder político y comercial. Esto no parece haber cambiado desde los años 30 hasta nuestros días.

El cambio de un mundo rural a urbano, de esa Bogotá ya no moderna sino contemporánea del diesel y el trole, ahora son parte de la historia, las generaciones actuales a duras penas saben que existieron, son un recuerdo borroso de una época que marcó el paso del primer medio de transporte urbano al primer transporte moderno de la ciudad cachaca.

Esa que Gabriel Gil, un bogotano nacido en plena temporada de cambios, recuerda como una ciudad con bastantes árboles, sin tantos huecos, donde había menos autos y buses pero que, según él, “en los últimos 40 años creció en una forma desorganizada”.

El crecimiento de la población incentivó el sector de la construcción, la carpintería, ladrilleras y fábricas de cemento. A la vez, el Gobierno estableció planes de mejoramiento en la calidad de los servicios públicos y la implementación de políticas municipales dedicadas a mejorar temas como la educación, la salud y la asistencia social.





El número 56 está viajando hacia el suroeste por la Carrera 20 cerca del centro de la ciudad. Va a virar hacia la izquierda en la Calle 22, Henry Peraza

El servicio público privado

En los años 30, la ciudad trajo vehículos de servicio público particular inicialmente como complemento y posterior competencia del tranvía, debido a que daban respuesta a las necesidades del transporte que el tranvía no podía suplir.

De esta manera la empresa Tranvía Municipal, trajo 17 buses Trolley para reforzar las rutas del tranvía, así lo publicó el periódico El Tiempo el día 16 de Junio de 1948. Con ello la ciudad se preparaba para recibir una nueva forma de desplazamiento urbano, basado en buses eléctricos. Los técnicos de la compañía preparaban las conexiones que irían por la ruta Avenida Chile – San Francisco para comenzar su operación.

En la Bogotá de mediados del siglo XX, la expectativa por convertirse en una ciudad moderna no solo invadía el pensamiento de la clase dirigente, sino de todos los cachacos de la época. Al parecer, todo estaba dado para conseguirlo: el evidente progreso de la ciudad, los nuevos avances tecnológicos, la industrialización, las nuevas instituciones y el modelo de bienestar introducido a los planes de modernización, eran el abre bocas de las transformaciones en los servicios y la calidad de vida de la población.

Sin embargo, hay personas que lo utilizaron y piensan que, más que una solución, fue un sistema que el Gobierno “trajo por estar con lo moderno, para estar actualizados, de lo contrario creo que no lo hubiesen traído”, esto añade Teresa Piñeros, cachaca dedicada al sector textil en la actualidad, y quien en sus años de colegio utilizaba en ocasiones el Trolebús.

Los transportadores, preocupados por el incremento de vehículos en la ciudad, buscaron la forma de ejercer control sobre dicho fenómeno, para lo cual se agremiaron en cooperativas hasta convertirse en agentes privados del transporte en Bogotá.

Su funcionamiento no estaba reglamentado, los recorridos se hacían sin ningún control, hasta que la Policía intervino en su organización. Así funcionó hasta 1933 cuando el Sindicato Nacional de Choferes asumió esta organización. Posteriormente, el servicio de autobuses privados se convirtió en competencia directa del servicio de tranvía.



En 1934 se creó la Cooperativa de Buses Limitada, quienes buscaban administrar rutas y servir de intermediarios entre instituciones locales y nacionales. En 1936 se convirtieron en la Cooperativa de Lubricantes y Transportes Ltda. Y en 1939 volvió a cambiar el nombre y ahora fue la Asociación Cooperativa de Transporte Urbano. Estas cooperativas se sumaron a organizaciones ya existentes como la Unión Urbana de Transportes, la Unión Comercial de Transportes, Transportes Santa Lu-

cia, Flota Usaquén y Flota Fontibón. Poco a poco las cooperativas crecieron y se convirtieron en entidades privadas que dieron la pelea por el control del transporte público en Bogotá.

Las cooperativas se consolidaron como entidades que afiliaban a los propietarios de buses, los cuales debían pagar una mensualidad para hacer uso de las rutas que dicha cooperativa cubría.



Trolebús Uritsky ZiU-5 695 cruzándose con un ZiU-9 numerado 2007. El número 695 está asignado a la ruta "SAN ISIDRO – CARRERA 17 – CALLE 72" [Barry Blumstein]

Bogotá llena sus calles de buses y Trolebús

Al tiempo que rodaban los buses diesel privados en la ciudad, los troles eran operados por la Empresa Distrital de Transporte Urbano (EDTU) la cual tuvo que pasar por circunstancias difíciles no solo a nivel económico sino en relación con el recurso humano que los conducía. Así pues, los trabajadores de la entidad se emanciparon en pro de mejorar sus ingresos y de asegurar

mejores garantías en salud, liquidaciones y prestaciones. El 30 de marzo de 1959 se ejecutó un pliego de peticiones por parte del sindicato de la empresa y se logró establecer legalmente dichas peticiones.

Y tal cual sucede en nuestro tiempo, las exigencias de gremios de transportadores afectaron a



los bogotanos porque en esos paros, revueltas y demás, los medios de transporte paraban su operación y ello impedía que las personas llegaran a sus lugares de trabajo o tuvieran que utilizar otras alternativas de desplazamiento como el carro particular o ir a pie.

La EDTU, a pesar de ser del Estado, tuvo bastantes problemas tales como una cobertura limitada y una baja rentabilidad para su óptimo funcionamiento. De esta manera, los que vivieron esos años, conocen cómo eran los trayectos del servicio. Eduardo Piñeros fue uno de ellos, este bogotano de 52 años recuerda que la ruta del servicio iba desde la carrera 24 por la avenida Caracas hasta la calle 72 y que “en ningún otro lado había Trolebús”.

Sin embargo el servicio ampliaba sus rutas, por lo menos eso registraban los diarios, por ejemplo el 5 de octubre de 1948, el diario El Tiempo anunció cómo a partir del siguiente día, se extenderían las rutas entre la Ciudad Universitaria y la plaza de Los Mártires, siguiendo por la Avenida Caracas, para descongestionar la movilidad de los ciudadanos en sentido norte y sur.

El trolebús 609 está asignado a la ruta 15 “QUIROGA – CARRERA 24 – CAMPIN – SEARS” y acaba de doblar hacia el sur de la Calle 39 sobre la Carrera 19, Barry Blumstein



El letrero de destino del número 640 siguiente dice “12 DE OCTUBRE – CARRERA 17 – CALLE 72, terminal de San Isidro [Barry Blumstein]

Para los años 50, una vez el tranvía desapareció, la empresa privada se apoderó del transporte de la ciudad. Entre los años 1952 y 1958 la ciudad intentó dar respuesta a los temas de movilidad, teniendo en cuenta la demanda de la población que al pasar de los años, presentaba un notable crecimiento. Ese que teresa Piñeros piensa que fue el culpable de la extinción del servicio cuando afirma que “el crecimiento de la ciudad, los buses incómodos que se varaban, todo eso influyó para que salieran, además del costo de mantenimiento que tenía porque, según conozco, no eran de acá”.

De esta manera, el patrimonio de la empresa del tranvía fue trasladado para el inicio de la operación de la Empresa de Transportes del Distrito.

Sin duda, los años 50 dieron el paso a los cambios y a las nuevas transformaciones del transporte. En esa década el tranvía fue reemplazado por el sistema de buses eléctricos y a gasolina, los cuales se dieron como una solución al problema de movilidad en la ciudad, “el Trolebús era un aparato que no necesitaba combustible, sino que era todo eléctrico y contribuía a la mejora del medio ambiente”, recalca Iván Gil.



Posteriormente el Gobierno distrital inició la compra de una mayor flota de buses, que buscaba mejorar el parque automotor existente, este se preocupaba también por el manejo, la cobertura y la calidad del servicio. Así en 1954, la ciudad contó con alrededor de 15 trolebuses y 83 buses de gasolina circulando.

Pero esta década también fue testigo de algunos

acontecimientos políticos de importancia. Con el "Bogotazo" en 1948 y los hechos asociados, se generaron algunas dificultades políticas en la ciudad y en el país. El 13 de junio del año 1953, el comandante de las Fuerzas Militares, Gustavo Rojas Pinilla dió un golpe de Estado al entonces presidente Laureano Gómez Castro con el apoyo del Partido Conservador, lo que agudizó el contexto político y administrativo.

La ciudad no para de crecer

A nivel social, las transformaciones también fueron evidentes, el incremento acelerado de la población fue uno de los principales cambios. Adicionalmente, la ciudad siguió su crecimiento, el norte se consolidó como el sitio de residencia de las familias adineradas y el sur fue el refugio de la población más pobre y en efecto las rutas del Trolebús llegaban donde abrían barrios nuevos, recuerda de su

Viajando hacia el norte por la Av. Caracas, en la esquina con la Calle 1 (Primera), cerca del centro de la ciudad, Barry Blumstein



niñez y adolescencia Gabriel Gil.

La clase media se distribuyó en varios sectores del norte, occidente y centro de Bogotá. Las actividades comerciales y políticas del país constituyeron al centro como el lugar principal de concentración del poder, mientras que el desarrollo de la industria se fortaleció en el sector del occidente de la capital.

La ciudad inició una época de desarrollo gracias a la ampliación urbana, el crecimiento industrial, el comercio y las migraciones del exterior e internas. Quienes vivieron la época pueden tener certeza del concepto de desarrollo. Así, Ruth Sánchez dice que el servicio de Trolebús contribuyó al desarrollo de la ciudad porque era más económico y cómodo: “yo me sentía orgullosa que estuviera en la ciudad”.

Pero el crecimiento no proporcional entre la cantidad de población e infraestructura, exigió una pronta respuesta a la necesidad de cobertura de todos los servicios públicos, incluido el de transporte.

Dicha cobertura en el caso de la movilización no fue suficiente. Eso explica Teresa Piñeros, indicando que los troles no eran suficientes para desplazar a los bogotanos “porque tenían rutas específicas, escasamente por algunas calles”.

Es allí cuando se crean las empresas de servicios públicos de forma independiente. Estas empresas estaban manejadas por el Distrito, el cual se encargaba de velar por el adecuado funcionamiento de cada servicio: transporte, energía, alcantarillado, entre otros.

*Trolebús ZiU-9 asignado a la ruta 15 “SANTA LUCIA”. Carrera 19, cerca de la Calle 30
Richard Yudin.*



Creación de la Empresa de Buses de Bogotá

Durante el año 1956 se creó la Empresa de Buses de Bogotá, bajo unos lineamientos descentralizados y con una organización administrativa que buscaba cumplir los objetivos de sostenimiento, desarrollo y ampliación del servicio de transporte, el cual fue preferido por ciudadanos como Teresa Piñeros, quien recalca las facilidades que obtenía con el servicio, porque podía cogerlo en cualquier parte, movilizándose por toda la ciudad, mientras que en trolley debía acogerse a unos paraderos en algunos puntos de la ciudad.

El eventual crecimiento de la población, era una de las principales preocupaciones. El servicio de transporte de Bogotá debía cumplir con las necesidades de una ciudad en crecimiento e intentar mejorar su calidad pues no había buenas condiciones en cuanto a comodidad y cobertura.

Esta distribución administrativa que reposa en la publicación del Archivo de Bogotá llamada "Empresas Publicas de Transporte en Bogotá Siglo XX", se organizó de la siguiente forma:

- Gerencia: encargada de darle el manejo adecuado a la empresa
- Secretaría: le correspondía dar manejo a:
 - Departamento comercial y administrativo: a este departamento hacían parte las áreas de contabilidad, tesorería, almacén y relaciones públicas.
 - Estadística: compuesto las áreas de tacografía y costos de explotación.
 - Tránsito.
 - Técnico de Ingeniería: Personal compuesto por las áreas de liquidación de jornales, trabajo social, jurídico, prestaciones sociales, reglamento, archivo personal y consulta medida.



Ruta 15 "CRR 24 SEARS CR 19 – CARACAS – RESTREPO – STA LU-CIA, Barry Blumstein

Con esta distribución de las áreas de la empresa, se intentaba dar respuesta a todos los temas que abarcaba el transporte en Bogotá. Si observamos en detalle, nos damos cuenta que esta organización administrativa se daba en pro de la búsqueda del sostenimiento del sistema, dando respuestas a las dificultades que se presentaran. La organización de las áreas también quiso abarcar el tema del personal y de los aspectos técnicos y de mantenimiento del transporte.

Si para la empresa de buses fue importante el tema técnico, en el caso del Trolebús no. Así lo piensa Gabriel Gil: "Los Trolebuses eran traídos como de Rusia, no era una marca norteamericana o europea, tal vez salía muy costoso el mantenimiento aquí en el país, no habían los mecánicos o tal vez una persona capaz, o también podía ser que los repuestos fueran costosos para exportar-



los, seguramente por eso se acabó”.

La extinción de la Empresa de Buses de Bogotá, aun no se conoce, pero se sabe que estaba creada para mantenerse y dar respuesta a un servicio que buscaba la calidad y la cobertura. El servicio del trolebús perdía gradualmente la competencia comercial con el transporte público particular.



Santa Lucía está en el extremo sudoeste de la ciudad, Barry Blumstein

Se consolida la Empresa Distrital de Transportes Urbanos (EDTU)

En febrero de 1959 se creó la Empresa Distrital de Transportes Urbanos EDTU. Las nuevas dinámicas de la ciudad, los desplazamientos de la gente que residía en el sur hacia sus lugares de trabajo y estudio, que en su mayoría estaban ubicados en el centro de Bogotá, o se dirigían hacia el sector; como Ruth Sánchez que recorría en trolley la ciudad de la calle trece con avenida Caracas hacia la avenida Primera y se dirigía al Ins-

tituto Nacional de Cancerología, o en otras ocasiones, a la carrera 24 con avenida Caracas para llevar a sus hijos al médico.

La capacidad del sistema de transporte debía ampliarse al igual que las rutas y los automotores que prestaban el servicio. De esto hay diversidad de pensamientos. Por una parte, Gabriel Gil recuerda que es-





Trolébus ZiU-9 2017 rotulado "SAN CRISTOBAL, Barry Blumstein

tudiaba en el barrio 7 de Agosto y se demoraba más o menos una hora hasta su casa en el barrio Bochica en bus, mientras el Trolébus se demoraba "por ahí hora y veinte, hora y cuarto, eso sin que se fuera la luz, porque ahí se presentaban demoras e inconvenientes", según dice.

Por otra parte, Ruth Sánchez reconoce que no se veían los trancones que se ven hoy en día de acuerdo con las rutas que utilizó del servicio, mencionadas anteriormente.

Por eso, en 1959 el Concejo consideró que el control y el manejo del servicio de transporte debían estar a cargo del Distrito. A esta medida se le sumaron los servicios de salud, educación, cultura servicios públicos, asistencia social, planeación, entre otros.

Estas fueron algunas de las consideraciones realizadas para que en el año 1959 se creara la Empresa Distrital de Transportes Urbanos, manejada directamente por el Distrito. Uno de los principales retos era resolver la situación financiera de la anterior Empresa de Buses

de Bogotá que venía con dificultades debido a la poca capacidad de endeudamiento y sobrecostos en los servicios de mantenimiento y compra de nuevos automotores.

Adicionalmente, la empresa constituida pretendía modernizar el sistema de transporte de la ciudad y mitigar el control que estaban teniendo las empresas privadas que en los últimos años se habían fortalecido considerablemente. A esto también se le suman algunas estrategias financieras que buscaban dar respuesta a la crisis presentada por la anterior empresa. La administración de los dineros era un tema importante para que la empresa no continuara y no decayera por los problemas presupuestales y de inversión.

Con el objetivo de limitar el poder de las empresas privadas, la EDTU inició la implementación de subsidios. Durante 1959 se estableció un subsidio a los transportadores, el cual consistía en darle la suma de \$700 por operar el bus y cumplir con los recorridos. El objetivo de la implementación de los subsidios era incentivar la operación de las empresas privadas y mantener las





609 tipo ZiU-5, asignado a la ruta 15 "QUIROGA" en la parte sur de la ciudad, fotografía fue tomada en la Carrera 19 esquina de la Calle 32, Richard Yudin

tarifas bajas.

La EDTU se conformó con una Junta Directiva integrada por el Alcalde, el Secretario de Hacienda, dos miembros de una filiación política diferente elegidos por el Concejo, y dos miembros designados por los bancos acreedores de la empresa. Aunque esta se constituía bajo una administración autónoma, se basaba en los lineamientos impuestos por el Concejo de Bogotá.

En el año 1962, la EDTU tenía en funcionamiento 87 buses diesel, 5 de gasolina y 25 buses eléctricos, los cuales cubrían 11 rutas entre el centro, norte y sur de la ciudad, en las cuales las rutas de servicio particular no cubrían dichos trayectos.

Para los años 60 las rutas existentes eran:

- Las Ferias – Las Cruces
- Country club – La Fragua
- Centro Nariño – San Cristóbal
- Ríonegro – San Isidro
- Ospina Pérez (Muzú) – Ciudad Universitaria
- Puente Aranda – 20 de Julio
- 12 de Octubre – La Hortua
- Centro Nariño – La Hortua

- Barrio Boyacá – Quiroga
- Fontibón – Las Cruces
- Centro Nariño – San Carlos
- Minuto de Dios – San Cristóbal

Como se evidencia en las anteriores rutas, la mayor parte de ellas comunicaban zonas periféricas con el centro de la ciudad, debido a que allí se concentraban las actividades comerciales y financieras.

Los colores con los que los tranvías diferenciaban sus rutas, seguían siendo utilizados por estas empresas para que los usuarios de los transportes diesel y trole pudieran reconocer el trayecto que iban a recorrer. De eso sí sabe Gabriel Gil, quien describe los colores indicando que "existían los buses verdes (transporte sin subsidio), y el bus blanco que era más caro, y el amarillo que se le decía 'dietético', el más barato, el de todos". Así se buscaba facilitar el uso del medio en una ciudad con una población cercana a los 4 millones de habitantes.

Pero los colores no solo fueron utilizados para diferenciar las rutas, ya empresas de transporte de buses y troles como Sidauto, Flota Usaquén, Republicana de Transportes y Transportes Panamericanos utilizaban los colores para distinguirse de las demás empresas del gremio que empezaron a crearse.

Para los cachacos había un sin sabor: la gente comentaba que la EDTU como empresa del Estado tenía privilegios. Por ejemplo, si se organizaba un paro, ellos eran los únicos que operaban, el problema eran las pocas rutas que tenían.

En efecto, contaban hacia 1982, como lo dice el libro "Empresas Públicas de Transporte en Bogotá siglo XX", con 5 buses diesel a los barrios Garcés Navas, San Martín, Centro Nariño, San Cristóbal, Terminal de Transportes, centro, Norte y Unicentro, Germania, Molinos del Sur, Fontibón, Venecia y 4 troles a los barrios Doce de Octubre, San Carlos, Española, San Cristóbal, Ramal, san Isidro, Ríonegro - San Carlos, Kennedy - San Cristóbal, las anteriores rutas fueron las que en su mayoría no cubrió el transporte privado.





El EDTU 2012 está virando hacia el norte desde la Calle 1 (Primera) hacia la Av. Caracas, Barry Blumstein

El desgaste de los buses y los intentos por rescatar el Trolebús

En los años setenta, a pesar de la buena imagen que ofrecía la vida urbana, había una leve nostalgia por recordar los antepasados que se fueron alejando y que cada vez eran más olvidados y reemplazados, la llegada de inmigrantes campesinos que conformarían comunidades específicas, sobre todo en la periferia de la ciudad, iniciaron una etapa del desarrollo, sumada a la transformación del transporte urbano y de la cultura ciudadana.

Así pues los bogotanos asumen como una herramienta de desarrollo el sistema Trolebús. Por ejemplo, Eduardo Piñeros dice que era algo moderno para la ciudad, y que los ciudadanos lo veían como un adelanto. También, Teresa Piñeros no tan segura, añade que ayudó un poco a modernizar Bogotá.

Mientras que Iván Gil reconoce que el Trolebús entró y solucionó en algo problemas de transporte en ese momento, pero después se empezaron a ver los pros y contras, luego desaparecieron. Fue cuando empezaron a llegar los buses y las busetas y ya por último los colectivos. Dice que el sistema pudo darle una solución a la gente, haber llegado a colaborar en algo más; sin embargo, no había cables eléctricos que se desplazaran en todas direcciones.

Para esta época, el desgaste de los buses diesel era evidente, por lo que esta flotilla de automotores debía ser retirada de circulación. Se intentó llevar a cabo planes de mejoramiento y de mantenimiento pero no había acceso a los repuestos y a la mano de obra especializada para el mejoramiento de los buses.



Eduardo Piñeros deduce que este sistema se acabó por los malos manejos del Gobierno así como le sucedió al Tranvía. No fueron repuestas las unidades dañadas y poco a poco todo se fue acabando. Según recuerda, en la calle 72 con carrera 24 estaba uno de los parqueaderos donde terminaron arrumados.

Posteriormente, se realizaron trueques con una empresa de importación alemana, cambiando café por repuestos con los que se reconstruyeron aproximadamente 40 automotores que habían salido de circulación.

Como salida a este inconveniente, se intentó quitar piezas de buses que se encontraban en servicio, pero

el abastecimiento de repuestos no era suficiente y algunos buses debían detener su funcionamiento mientras se realizaban estas refacciones. En los años 60, la disminución de los automotores en funcionamiento fue de un 30% aproximadamente según la publicación realizada por la Alcaldía Mayor de Bogotá: Empresas Publicas de Transporte en Bogotá Siglo XX.

Señala Ricardo Montezuma en el libro "La ciudad de los Buses"; que en los años 60 los usuarios distinguían las empresas a la cual pertenecía un bus o un trole por color y también por medio de una pequeña ventana, instalada en la parte superior del frente del bus "rute-ro" que decía las principales vías por donde pasaba su recorrido. Los conductores, a medida que pasaban

ZiU-9, también estuvo asignado a la ruta 15 "SANTALUCIA, fotografía tomada en la Carrera 19 esquina de la Calle 30 Richard Yudin



por cada una de ellas cambiaban los datos girando un rollo del tela en el cual estaban plasmadas las rutas de su recorrido.

Esto ocasionaba en algunos momentos preocupación ya que todos los usuarios no tenían las mismas condiciones físicas y se les dificultaba ver esa información, además, como era en tela, el pasar de los años borraba la impresión y por ello se implementaron las tablas en madera más legibles y dinámicas para el manejo del conductor y la visibilidad de los pasajeros.

A pesar de los esfuerzos, los inconvenientes financieros permanecían, y los esfuerzos de las siguientes administraciones se concentraban en conseguir recursos y buscar medios de financiación para el mantenimiento y mejoramiento del servicio de transporte. Los 'trueques' y los acuerdos con empresas internacionales fueron paños de agua tibia para los problemas económicos.

El déficit económico era evidente. Las posibilidades de adquirir créditos eran pocas, adeudaban a distintos proveedores de servicios y materias primas como combustibles y repuestos, además debían a los trabajadores el subsidio familiar de más de dos años. Las directivas de la EDTU atribuían la crisis al régimen de tarifas subsidiarias que regían en ese entonces, debido a que los ingresos recibidos no compensaban los costos reales de la prestación del servicio de transporte, por lo que el gobierno nacional realizó un reajuste al transporte colectivo.

Con esta medida, la demanda de buses oficiales reflejó un mayor uso por parte de los usuarios, contrario al Trolebús porque en caso de que se fuera la luz quedaba estancado y tocaba bajarse o esperar hasta que llegara la luz, añade Eduardo Piñeros; entonces los buses reflejaban un ingreso superior, no suficiente, ya que el déficit mensual por este concepto aún permanecía y el desequilibrio entre ingresos y gastos era evidente.

Rolebuses tipo ZiU-9 en el muelle de Santa Marta, Richard Yudin



¡Y creció y creció la ciudad!

Pasar de 350.000 habitantes a más de 4 millones en 4 décadas, mostraba que la ciudad crecía enormemente y que cada vez las rutas y los medios debían tener mejores estrategias de movilización, las cuales se pensaron pero no se ejecutaron eficazmente, así lo asume Iván Gil cuando dice que el transporte de la ciudad nunca ha sido nada acertado y que faltan todavía muchas cosas para solucionar la vida de mucha gente y el transporte.

Desde el Gobierno se pensaba crear “ciudades” dentro de la ciudad, de esta manera, las actividades laborales, educativas y de comercio se harían en el mismo sector donde se habitaba, para no tener que ir hasta el centro que era entonces el centro de poder que enmarcaba todas las esferas de la sociedad capitalina.

Esta idea no era descabellada porque se basaba en un pensamiento moderno de ciudades capitales

como Singapur. En el caso de Bogotá se pensó en localidades como Suba, Engativá y Soacha, para iniciar el proceso, pero las circunstancias no se dieron a paso normal, por el contrario fue muy lento y el centro siguió como base de poder, era muy difícil que la gente se trasladara a vivir a una de estas localidades si ya tenía una vivienda propia o si se sentía cómoda viviendo allí, sin importar que tuviera que demorarse horas en llegar a su lugar de trabajo o estudio, la carrera décima se veía constantemente llena de buses que iban y venían, día a día y hora tras hora. El congestionado sector generaba una lenta travesía para quienes lo transitaban.

Sin embargo, con el pasar de los años y debido a la instalación de empresas y zonas residenciales, la carrera 13, la calle 68 y la avenida Caracas llegaron a convertirse en nuevos centros de poder, trayendo además espacios de competencia entre rutas en la llamada “guerra del centavo”.

Uritsky 2042 precede a dos de los DACs, Gustavo Arias. En esta fotografía se observa una flota de trolebuses en el muelle de Santa Marta, listos para llegar a Bogotá y recorrer sus calles. Sin embargo los costos para su mantenimiento y el aumento de buses privados provocaron su extinción.



© Gustavo Arias





DAC 003, ruta R.24 SEARS – RESTREPO – QUIROGA, Gustavo Arias

Esa que Iván Gil explica haciendo referencia a que desde esa época existe la competencia por el dinero, “el que más se apodere, siempre ha tenido más, esa guerra es de todas las empresas de transporte”

Los buses y los troles seguían aumentando a causa de la expansión de rutas. Eso tuvo varias connotaciones. Por un lado, Eduardo Piñeros veía los

trolebuses con los cupos normales y seguidos, por su parte Teresa Piñeros se molestaba cada vez que subía a uno de ellos porque “si se iba la luz, se caían las tirantas que conectaban al medio con la energía, y si el conductor no tenía tino para enhebrarlo, se demoraba uno hasta que él acertaba en colocarlo nuevamente”.

Las industrias automotrices constantemente trataban de buscar formas para mejorar su capacidad de transporte de pasajeros, por eso comenzaron a importar partes norteamericanas con el fin de no solo prolongar los años de vida del automotor sino también mejorar su calidad, para que el usuario pudiera estar cómodo y seguro en los largos recorridos que tenía que hacer.

La eliminación del subsidio para todas las empresas de transporte y la creación de una prima para los trabajadores por parte de los jefes, permitió compensar a los usuarios con un menor costo en el transporte, que en trolley era más caro que los otros medios de transporte, “valía como 60 pesos, el bus era como a 50 pesos y el bus amarillo era a 25 pesos”, añade Gabriel Gil. El Gobierno adicionalmente estudiaría una nueva medida para las tarifas del servicio.

Reestructuración de la Empresa Distrital de Transportes Urbanos (EDTU)

La Empresa Distrital de Transportes Urbanos contaba con una planta de trabajadores para el año de 1962 de 82 colaboradores aproximadamente, distribuidos en las distintas áreas administrativas. Para aspirar a algunos puestos de trabajo se exigía bastante preparación y conocimientos suficientes en el tema del transporte. Para los cargos operativos, la empresa contaba con un máximo de 300 empleados, con el fin de realizar ajustes a los costos de operación y permitiendo el orden de los gastos.



El reglamento interno de trabajo que regía el funcionamiento de la empresa, permanecía intacto frente al establecido en la Empresa del Tranvía por más de 20 años. Por eso se construyó un nuevo reglamento, regido por los nuevos cambios y el funcionamiento de ese entonces de la empresa EDTU.

El nuevo ingrediente fue la conformación de comités administrativos con el fin de buscar la coordinación de las labores comunes. Se creó el Comité Administrativo, el Comité de Relaciones Industriales, el Comité de Talleres, el Comité de Transito y el Comité de Trolley, así lo cuentan Luis Enrique Torres y Saydi Núñez, investigadores de la publicación 'Empresas Publicas de Transporte en Bogotá Siglo XX'.

Esta nueva estructura llevó a replantear algunas funciones y la creación de nuevas áreas que fortalecieran y crearan planes de acción para dar soluciones a los problemas que estaba viviendo la empresa. Se reestructuraron áreas como contabilidad y tesorería con el fin de lograr mejores resultados en los controles de los presupuestos, la nómina y los inventarios.

El tema del transporte parece ser el dolor de cabeza de varios sectores de la sociedad. No había controles para crear las empresas, no existen estudios ni control de rutas y servicio, entre otros factores que poco a poco se tornaron complicados.

De esta manera, administrativamente tal vez no se le dieron las mejores soluciones cuando hubo problemas y por ende, los ciudadanos tenían una perspectiva negativa acerca del servicio público manejado por el gobierno desde entonces, asegura Teresa Piñeros.

Por eso, en los años 60 se creó el primer Código de Tránsito que pretendía corregir los errores administrativos, además de funcionar como mediador en los problemas del transporte de varias ciudades del país. También permitió la creación de autoridades de transporte para controlar dificultades de movilización. Añadido a este nuevo avance se creó el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Bogotá.

Uritsky 2068, frente a la estación ferroviaria de La Sabana, en la Calle 13 en la línea Kennedy, Allan de Koningh



El 'Plan Trole'

Con las dificultades que acarreó el déficit de la compañía, y contrarrestando la mejor posición que estaban tomando las empresas privadas de transporte, se creó una estrategia llamada "Plan Trole", la cual consistía en la compra de 250 buses trolley, que ampliarían su capacidad de transportar pasajeros y generarían un significativo ahorro ya que estos no requerían combustible para su operación, lo que significaba un transporte limpio pues no contaminaba el medio ambiente. Si se hubiera manejado bien, hubiera sido una solución al transporte en Bogotá, recalca Gabriel Gil. Y a pesar de ser una idea

económica, esto no resolvía del todo los problemas económicos de la Empresa Distrital de Transportes Urbanos.

Con estas nuevas estrategias inició un proceso de reglamentación de las empresas privadas de transporte, creándolas como empresas legalmente constituidas, las cuales daban a los trabajadores mejor estabilidad y mejores condiciones. Se adquirieron 200 trolebuses más con los repuestos, herramientas, plantas, instalaciones y todos los elementos necesarios para su funcionamiento y mantenimiento. La

Uritsky 2068 en la Av. 81, cerca de Villas de Granada, Jacques Pèrenon



Briceño, rusos, os cuales tampoco habían sido tocados en 16 años, Peter Haseldine. Estos trolebuses traídos de Rusia quedaron estacionados para toda la vida, ya que al tener algún daño se dificultaba su arreglo, el agua y el sol los deterioraban hasta convertirse en chatarra.



empresa había crecido, por lo que la organización administrativa tuvo un nuevo cambio, creó la oficina de planeación y estadística, elemento que para muchos era fundamental en su funcionamiento.

El Plan Trole finalmente no fue la mejor solución. Durante la traída del parque automotor se presentaron varios inconvenientes, su llegada fue bastante demorada y solo comenzaron a funcionar 20 de las 149 unidades que llegaron, de 200 que se había solicitado.

El restante se almacenó en talleres y poco a poco fueron desvalijados, Iván Gil recuerda como si fuera ayer, “cuando pasaba por la calle 80 y miraba el patio y ahí estaban todos los trolebuses, eran muy bonitos, eran chatos con las luces redondas tipo camioneta Volkswagen de esa que sale en la película “El Paseo” obviamente altos. Para su época eran muy chéveres”.

Los tramites y los fletes para la llegada de los trolebuses fueron la caída del plan que prometía mejorar

los costos y las finanzas de la EDTU.

Unido a todos estos inconvenientes del transporte, los troles que funcionaban con electricidad tenían una amplia infraestructura de torres y puntos de abastecimiento de energía, pero de los 195 kilómetros que existían en 1990, 70 kilómetros estaban dañados, principalmente por el robo de cable que en algunas zonas se daba por la baja altura que tenía la red respecto a los postes.

A la paralización de los trayectos por las sobrecargas eléctricas y los accidentes se añadieron a los problemas de movilidad que vivieron los bogotanos. Empezó a surgir el temor entre la gente por el riesgo de electrocuciones. Todo apuntaba a que en gran medida se trataba de rumores infundados: “No faltan los comentarios inescrupulosos. Uno a veces viajaba con susto de una descarga eléctrica muy alta, quedando uno por ahí tendido”, menciona Iván Gil. Por eso las tarifas no podían subir, sencillamente el servicio era deficiente y la demanda de pasajeros baja.



Se derrumba la EDTU

El 7 de diciembre de 1990, una subcomisión del Concejo de Bogotá autorizó acordar la liquidación de la empresa EDTU, según confirmó su presidenta. Posteriormente, a los pocos meses, el 26 de febrero de 1991 Juan Martín Caicedo Ferrer (Alcalde Mayor de Bogotá de la época), sancionó los decretos que ordenaron la liquidación de la EDTU, con ellos se iniciaba un proceso de nueve meses para salir de circulación.

Al poco tiempo, exactamente el 23 de mayo de 1991, el periódico El Tiempo publicó una noticia donde se mostraba el desinterés del gobierno de la ciudad para salvar la empresa y por ende el servicio Trolebús, indicando que esta murió antes de nacer porque el Consejo de Bogotá no se interesó en apro-

bar un proyecto de acuerdo que buscaba crear una compañía de economía mixta para reemplazar a la liquidada Empresa Distrital de Transporte Urbano EDTU.

Ese mismo día, el mismo periódico tituló: "La empresa de buses no se debe vender por chatarra", haciendo alusión a que el Distrito aportaría equipo a una sociedad de economía mixta y que en un 95% se puede recuperar la infraestructura de los buses trolés, para ello se daría un plazo de un año de prueba inicialmente.

De esta manera, los treinta años que la EDTU operó en la ciudad fueron suficientes para generar impactos significativos, no solo sobre el desarrollo de la

En el 2007, una vista satelital de Google Earth mostró que 42 trolebuses todavía se encontraban en los patios de la Av. Chile, Pablo Serra



misma sino en la cotidianidad de la gente, así como lo relataron Iván, Gabriel, Eduardo, Teresa, y Ruth. Por ello su liquidación total hacia finales de los años ochenta a causa de deudas y problemas estructurales de competitividad y sostenimiento, afectó a los usuarios que tuvieron que acostumbrarse a otro tipo de transporte, con nuevas formas de uso, tarifas, rutas y administración.

Así como con la llegada del Tranvía en Bogotá, se generaron procesos de desarrollo, en el caso del bus y el Trolebús fue igual, ya que el gobierno elaboró sus planes de desarrollo para fortalecer el cubrimiento de las necesidades básicas de los ciudadanos, y entre ellas uno de los más importantes fue la del transporte, debido a las exigencias de la migración interna en el país, el crecimiento industrial, espacial y territorial.

La segunda mitad del siglo XX trajo un reto para la administración de la ciudad: la planeación de movilidad frente al crecimiento de habitantes, sin lugar a dudas no hubo un adecuado proceso y por ende quienes tuvieron que pasar por muchas dificultades fueron los ciudadanos.

Así como la liquidación de la EDTU fue inminente, un efecto dominó se llevó por delante seis cargos públicos de funcionarios de empresas del Distrito, entre los que se destacaron, el Gerente de la EDTU, el director de la Caja de Previsión Social del Distrito, la rectora de la Universidad Distrital, entre otros. Según registró El Tiempo en su edición del día 3 de Septiembre de 1991.

Sin embargo, bogotanos de la época como Ruth Sánchez, piensan que el servicio de Trolebús fue siempre perfecto, a comparación de Transmilenio y afirma que este le serviría más a la ciudad. Eduardo Piñeros recuerda que cuando niño se colgaba al cable en la parte de atrás del trolley, desde el barrio Quiroga hasta el barrio Restrepo, yendo y viniendo mientras el conductor no lo viera, afortunadamente nunca se cayó, primero desapareció el Trolebús.



Conclusiones

En la ciudad de Bogotá del siglo XIX nadie estaba preparado para los grandes cambios que se iban a producir durante los años venideros. El Tranvía sin duda fue un sistema esencial para el desarrollo económico y urbano de la ciudad, ya que desde el momento en que los primeros Tranvías halados por caballos, hasta la década de 1940 con el Tranvía eléctrico, Bogotá cambió su infraestructura, la calidad de vida, la forma de pensar, el desarrollo, y dió una nueva perspectiva de ciudadanía.

El Tranvía sin duda fue el acompañante clave en la ampliación de la ciudad y fue testigo de cómo se crearon los primeros barrios, cómo los emigrantes del país poblaron las zonas periféricas y fue el sistema "moderno" que dió paso a los cambios y a los pensamientos de desarrollo que el país quería alcanzar.

El inicio de la operación del servicio de Tranvía, se dió pensando en realizar recorridos cortos y simples que no exigían una interconexión entre sí. Para el siglo XX, el crecimiento de la ciudad, hizo que este medio de transporte adquiriera un carácter de sistema, buscando ser eficiente en los desplazamientos y funcional en los destinos que frecuentaba la mayor parte de la población.

Las rutas del tranvía se organizaron de forma unicéntrica, lo que permitía la comunicación entre el centro (principal centro político, industrial, cultural, religioso y económico) con las zonas periféricas donde habitaba la mayor parte de la población. Este punto importante comprendía la calle 26 hasta la calle 10 entre carreras 5 y 30, zona que adquirió importancia comercial.

La red del sistema del Tranvía creada por la Compañía Municipal del Tranvía, fue clave para crear un orden masivo, estableciendo rutas y destinos bajo unas políticas de una organización administrativa. Podríamos afirmar que este fue el inicio del proceso de organizar la ciudad y organizar el transporte, respondiendo a las necesidades de la población capitalina.

El crecimiento de la ciudad hizo que el sistema de tranvías se debilitara, creando algunos problemas administrativos y financieros que llevaron a su extinción en el año 1951. Con los vestigios del tranvía aparece el trolebús, como una alternativa económica y con las esperanzas de mejorar los problemas de movilidad que había dejado el sistema anterior.

Los buses que funcionaban a través del sistema eléctrico de la ciudad, pronto comenzaron a presentar problemas ya que sin el fluido eléctrico quedaban varados en medio de las calles bogotanas. Adicionalmente, la ciudad siguió creciendo, y las rutas establecidas no fueron suficientes, ya que para ampliar los trayectos se requerían de cables eléctricos por toda la ciudad para que este pudiera funcionar.

El transporte privado llegó para competir con el sistema de trolebuses, así el nuevo modelo permitía que la gente accediera fácilmente y su principal beneficio fue prestar el servicio en largos trayectos.

El déficit de la EDTU aumentó, no existían los recursos disponibles para el mantenimiento y los repuestos, esto llevó a que poco a poco el gobierno empezara a pensar en un nuevo sistema de transporte para la ciudad por lo que la flota de buses traída desde Canadá terminó su operación y los trolebuses poco a poco se extinguieron.

La desaparición de los trolebuses abrió paso al servicio público privado y con ello iniciaron sus operaciones como empresas constituidas de las cuales algunas de ellas siguen operando hoy en día.

Esta primera etapa histórica trae consigo grandes cambios en la ciudad, el crecimiento acelerado del número de habitantes, la construcción de nuevos barrios, los problemas políticos de la época y los cambios a nivel mundial, hicieron que Bogotá diera el primer paso para la reorganización de la ciudad, dejando algunas enseñanzas y errores en la administración de las empresas privadas y públicas que en su momento estuvieron a cargo de una situación tan importante como la del transporte.



CAPITULO II

El periodo gobernado entre 1995 y 1997 por el alcalde Antanas Mockus, trajo a Bogotá un plan de desarrollo basado en la Cultura Ciudadana y pretendía generar en los capitalinos un cambio en su manera de actuar frente a la sociedad.

Dicho plan de desarrollo llamado Formar Ciudad, proviene del auge de una práctica desescolarizada a partir de los años sesenta en los países de corte democrático y liberal, el cual se generó a partir de que agencias multilaterales como el Banco Mundial y la UNESCO criticaran la eficiencia de la educación formal para garantizar el desarrollo económico y rápido de las naciones.

Fue entonces a partir de esas críticas que se formaron una serie de prácticas pedagógicas fuera de las instituciones formales, como por ejemplo la concientización de obreros, campañas de alfabetización y el uso educativo de los medios de comunicación. Por ello el Programa Principal para América Latina y el Caribe 1980 – 2000 de la UNESCO, recomendó la adaptación de los currículos educativos a la realidad cultural, dando pie para que la misma comunidad pudiese participar en la elaboración de los contenidos académicos y los materiales didácticos.

De esta manera la práctica educativa desescolarizada puso en escena conceptos que estarían acorde al desarrollo económico conformando en primer lugar una sociedad de conocimiento, en segundo lugar una ciudad educadora, en el tercero una cultura desterritorializada y finalmente y el más importante el de la formación de ciudadanos funcionales a la democracia participativa, consagrada en la Constitución de 1991.

Dejando de lado el contexto global del por qué llegó esta iniciativa de Cultura Ciudadana al Plan de Desarrollo de Antanas Mockus en su paso por la alcaldía de Bogotá, vemos un antecedente de igual importancia constituido por el Movimiento Pedagógico Nacional, y que tuvo como principal protagonista al Grupo Federici, (creado por el Profesor de la Univer-

sidad Nacional Carlo Federici hacia los años ochenta y que convocó a maestros e intelectuales para discutir las reformas curriculares de la escuela básica y media), que elaboró una teoría pedagógica acerca de las formas de enseñanza y la conceptualización sobre características y efectos entre el conocimiento escolar y extraescolar.

Entonces el primer gobierno de Mockus (1995-1997) se dio como un hito en la práctica política y pedagógica estatal en el país, diseñando un plan de desarrollo en la ciudad basado en la formación de una cultura ciudadana entendida como “ el conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos”; según dice en el Decreto Número 295, por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Santa Fe de Bogotá D.C. A través de acciones públicas y privadas se pretendía incidir en la forma como los ciudadanos perciben, reconocen y usan los entornos sociales y urbanos y cómo se relacionan entre ellos en cada entorno.

La política de formación ciudadana pretendía que los habitantes de la ciudad aceptaran y cumplieran positivamente con las normas de convivencia social.

Los elementos centrales de su plan de desarrollo eran:

- El lugar de la cultura ciudadana, generada desde aquellos espacios no institucionalizados como la familia y la escuela.
- La Cultura Ciudadana debía enseñarse desde aquellas creencias, aptitudes, comportamientos y costumbres, comunes a todos los miembros de la sociedad.
- La Cultura Ciudadana sería el ámbito de armonización entre los aspectos morales (individuales) y cul-



turales (comunales).

- La comunicación e interacción, claves para armonizar ley, moral y cultura, reduciendo el conflicto al posibilitar argumentos, además de facilitar la comprensión entre derechos y deberes.

Lo fundamental en la formación de la cultura ciudadana sería los comportamientos de los individuos. Para el segundo gobierno Mockus se enfocó en las reflexiones de su primer gobierno, por ende hubo las siguientes diferencias respecto a su primer mandato:

- Hubo mayor énfasis en la eficacia pedagógica de la ley.

- Se hizo más visible la dimensión institucional y política de los acuerdos, reforma de las normas legales.
- la dimensión moral fue central, en tanto guía principal de la conducta.

- Se reelaboraron aspectos en la formación de la Cultura Ciudadana, respecto de la productividad y la justicia social.

De esta manera la vocación pedagógica del plan, planteó la construcción colectiva de la ciudad para vivir en paz con la conciencia y la ley de cada persona.

El plan de desarrollo estuvo enfocado en varios objetivos:

1- El de Cultura Ciudadana como el más importante.

2- El de Productividad, aunque no fue en el que más trabajo pero estuvo incluido para lograr un mayor desarrollo económico a través de los conocimientos adquiridos en la escuela.

3- El de Justicia Social, donde planteó una política para promover y consolidar comportamientos solidarios hacia las personas en situación de vulnerabilidad, así como para lograr que ellos generaran condiciones de responsabilidad y autonomía.

4- En Educación se enfatizó en convertir los espacios de la ciudad en oportunidades de aprendizaje, acercarla a la vida de la ciudad, fomento del buen uso de la Red de Bibliotecas Públicas para elevar el nivel cultural.

5- El de Ambiente se generó con el propósito de arraigar culturalmente comportamientos de respeto por el medio natural.

6- El de Familia y Niñez que tuvo como núcleo pedagógico apoyar los comportamientos solidarios de las diferentes formas de familia y de sus integrantes, buscando la participación de la infancia y de los jóvenes en el desarrollo de los programas y proyectos del gobierno.

7- El de Gestión Pública Admirable, que pretendía generar una gestión admirable y transparente por parte de la administración pública, elevando la confianza de las personas hacia las entidades públicas.



Llega la hora de hacer “Cultura Ciudadana”

En este capítulo seguiremos viendo grandes cambios en Bogotá, unos en su paisaje, otros en la forma de gobierno, otros en infraestructura, y uno de los más importantes que es la forma de interactuar con los demás ciudadanos.

Así pues el crecimiento de la ciudad seguía siendo un proceso imparable para la población bogotana, cada vez eran más y más las personas que arribaban a la “ciudad moderna” en busca de mejores oportunidades. De esta manera hacia los años 90 el aumento de la población fue de un 30% aproximadamente y Bogotá pasó de tener 100.000 habitantes en el año 1900, a 6’500.000 a inicios del año 2000, el incremento fue notable.

El asentamiento no solo se dio en Bogotá, también en zonas aledañas como Soacha, Chía, Tabio, Madrid entre otros pueblos del departamento de Cundinamarca, que se convirtieron en centros residenciales y que aún continúan con importante crecimiento.

Este fenómeno se dio por la migración de gente ubicada en el campo o en territorios de altos índices de violencia, que buscaban una nueva vida y mejores oportunidades de desarrollo.

La expansión de la ciudad y el crecimiento de la población llevaron a que las vías de acceso existentes no tuvieran la capacidad suficiente para desplazar a los ciudadanos a los lugares periféricos, presenciando un mayor número de autos privados a comparación del transporte público. Adicionalmente, el problema abarca varios aspectos como el medio ambiente, una situación que no ha cambiado mucho con Transmilenio en la opinión de Johana Correa, una bogotana de 26 años, quien ha vivido parte de la transformación de la ciudad en las últimas dos décadas y dice que, “aparte de los gases que

contaminan, también debajo de las estaciones hay mucha basura y, siempre está sucio”.

En la ciudad de los cachacos, hoy en día las perspectivas son diferentes respecto de hace algunos años en cuanto a la movilidad, pues algunos lo hacen a pie, otros en bicicleta, otros en un auto particular y la gran mayoría en bus y Transmilenio, este último es el que le ha dado imagen de modernidad y avance a la ciudad de los bogotanos.

Entre los aspectos importantes evidenciados en el contexto de la ciudad, se destaca la distribución de las zonas por localidades, el manejo de las finanzas públicas se fortaleció, así como la implementación de planes de desarrollo territorial entre otros cambios significativos que han influido enormemente en el desarrollo administrativo y estructural de la “nueva Bogotá”.

Pero sin duda, uno de los primeros problemas de desarrollo ha sido el tema de la movilidad, atendido en su momento a través de la implementación de medios como el Tranvía, Bus, Trolebús y ahora Transmilenio, los cuales han traído múltiples efectos positivos y negativos, como la modificación de la infraestructura, la adecuación de vías y la aceptación de los usuarios de tener que utilizarlos para poder desplazarse.

El intento de implementar el trolebús como medio económico de transporte no funcionó en la ciudad debido a las debilidades del servicio eléctrico y a la caída financiera de la compañía que administraba el tema del transporte. Lo que quedó de dicha época fue el liderato de las empresas colectivas de transporte que hoy en día continúan siendo parte importante de la movilidad.



Los buses en la ciudad, una forma de desarrollo

A mediados de los años veinte llegaron a la ciudad los primeros buses importados por inversionistas privados, los cuales iniciaron sus operaciones para hacia los pueblos de la Sabana. En el año 1926 la Empresa Municipal estableció un sistema de autobuses que sólo se mantuvo en operación durante dos años debido a sus costos, a la par con la traída de los automotores se comenzaron a construir carrocerías de madera sobre chasis importados de camión, esribos continuos y bancas corridas, esto según información de "El libro de los buses de Bogotá", escrito por Juan Carlos Pérgolis y Jairo Valenzuela.

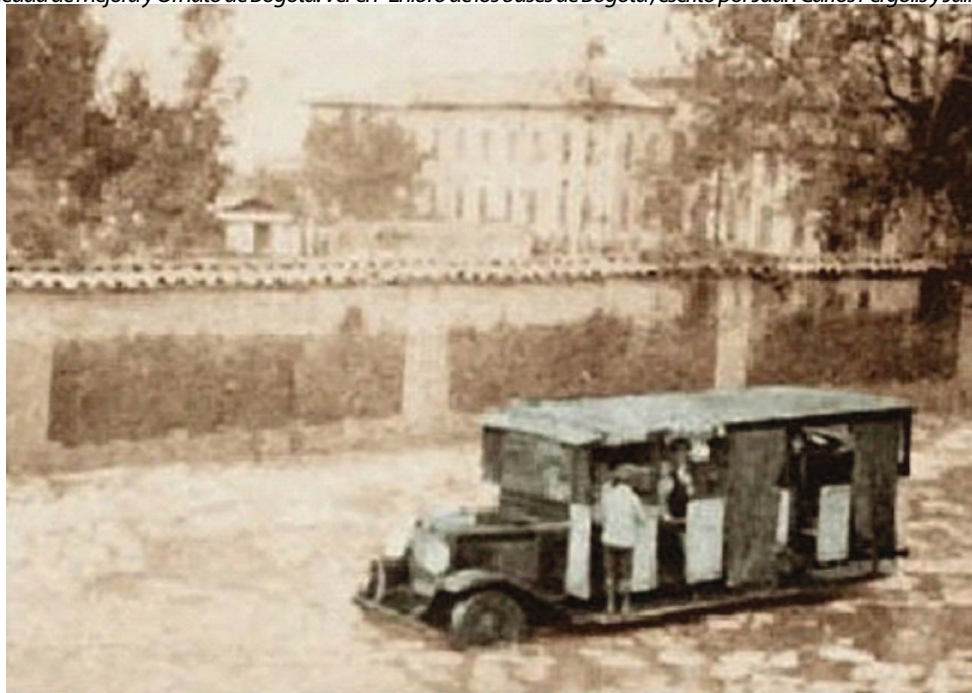
Debido a la saturación del sistema de transportes de la ciudad, en el año 1947 el gobierno de la ciudad determinó no extender la red tranviaria de Bogotá, y en su lugar se colocó el transporte para los ciudadanos a través de los buses. Así el Municipio compró 20 Trolebuses marca Brill canadienses que operaron a partir de mayo de ese mismo año, y 20 buses Mack modelo C37 que comenzaron su operación meses después, dicen Pérgolis y Valenzuela.

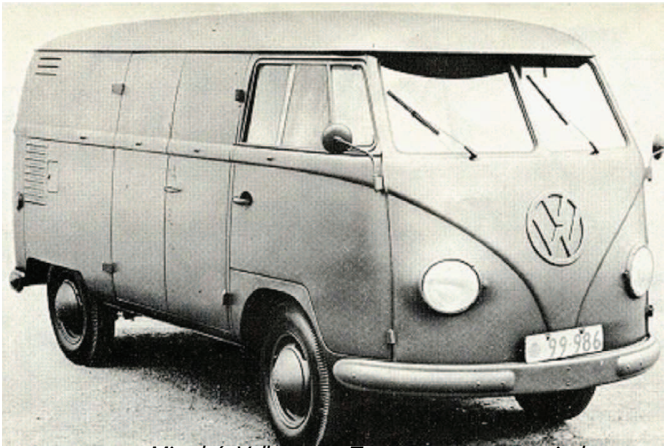
Luego de la llegada de los buses, hacia finales de los años cincuenta aparecieron en Bogotá los colectivos (microbuses), su origen está en las camionetas, era la única diferencia respecto de los buses corrientes, ni siquiera en tarifas o rutas, simplemente eran parte del parque automotor de la ciudad.

Haciendo referencia a esta clase de vehículos, la Revista Motor en su edición 441 señala que los modelos Volkswagen Escarabajo y TransporterType 2 T1 (combi) llegaron a Colombia en 1952, la "combi" hacia los años sesenta fue utilizada por la Cooperativa de Transportes de pasajeros Rápido Pensilvania cubriendo la ruta entre Las Aguas y el barrio Samper Mendoza por las calles 22 y 24.

A mediados de los años sesenta tres situaciones simultáneas se llevaron a cabo y produjo una acción que partió en dos la historia del transporte de la capital, primero hacia 1966 el gobierno de Carlos Lleras Restrepo ratificó que la política de servicios,

Este es uno de los primeros buses abiertos, en la carrera Séptima con calle 36 (1930). Fragmento de la foto del Archivo Jose Vicente Ortega Ricaurte, Sociedad de Mejora y Ornato de Bogotá. Ver en "El libro de los buses de Bogotá", escrito por Juan Carlos Pérgolis y Jairo Valenzuela."





Microbús Volkswagen Transporter, se caracterizaba por sus formas redondeadas. Ver en www.busesdecolumbia.com

incluido el transporte, continuara definida por el Gobierno Nacional; en segundo lugar el transporte era desorganizado y desordenado, así pues las empresas de buses continuaban siendo cooperativas afiliadoras, lo que generaba discusiones anuales sobre el aumento en las tarifas. En tercer lugar está la fuerza que adquirieron las protestas de los usuarios (sobresaliendo de los estudiantes universitarios) en contra del alza en el costo del pasaje.

También durante esta época llegaron las Busetas que al igual que los microbuses sólo cambian su tamaño respecto de los buses, manejan las mismas rutas y las mismas tarifas.

También durante esta época llegaron las Busetas que al igual que los microbuses sólo cambian su tamaño respecto de los buses, manejan las mismas rutas y las mismas tarifas.

De acuerdo con “El libro de los buses de Bogotá”, las ventajas del bus de motor trasero y dirección adelantada, motivaron a la ensambladora Non Plus Ultra para transformar los chasis convencionales de motor delantero, pasándolo atrás y obligando a modificar su transmisión.

Bus de la década de 1960, Ford carrozado por Blue Bird de la Flota Usaquéen. (Revista Nueva Ruta). Ver en Ver en “El libro de los BUSES de BOGOTÁ”, escrito por Juan Carlos Pérgolis y Jairo Valenzuela



Con esta nueva iniciativa se construyeron aproximadamente 15 buses B-60 (ejecutivos) para la empresa Ledeco, los cuales circularon por la carrera 30 entre 1991 y 1998. Entre las diferencias más notables frente a los demás medios de transporte público está la cabina separada para el conductor, la cabina para el cobrador ubicada en la parte trasera del vehículo y lo más importante fue de hacer funcionar la empresa (Non Plus Ultra) fuera del esquema tradicional de administración afiliadora de buses.

Algunas de las empresas de buses más representativas de Bogotá

COOTRANSNIZA

La historia de esta compañía comenzó en 1968 cuando se creó la Cooperativa de Transportes Niza Ltda, teniendo en su parque automotor aproximadamente 50 vehículos de las marcas Avia y Carpati, los cuales cubrían rutas entre Niza, Pasadena y La Serafina.



Esta fotografía muestra dos busetas Superior en medio de la carrera Décima. Este modelo de fines de los años 60 con aristas agudas y vidrios planos fue uno de los más populares de esa industria carrocería. Ver en Revista Nueva Ruta

Se destaca de la empresa según “El libro de los buses de Bogotá”, que en primer lugar sus primeras carrocerías eran cuadradas de gran tamaño, con formas angulosas y que su color verde se ha mantenido sin modificaciones en los más de 40 años de su operación por las calles de la ciudad.



Bus Ejecutivo B-60 con la dirección adelantada fue el gran protagonista del crecimiento de UCOLBUS llegando a tener 220 de estas unidades.

Ver en http://informatica-tecnologia.net/bc/index.php?option=com_content&task=view&id=91&Itemid=0



Durante los años ochenta y mediados de los noventa al tiempo que aumentaban las rutas de COOTRANSNIZA también aumentó su parque automotor, lo que llevó a los directivos de la empresa a traer buses Ejecutivos.



*Este es un Ejecutivo carrozado por Blue Bird/Pájaro Azul.
Foto: Archivo COOTRANSNIZA*

SIDAUTO

Esta empresa se fundó en el año 1952 con el nombre de Sociedad Importadora y Distribidora SIDAUTO S.A, hoy en día es una sociedad anónima constituida con un capital 100% colombiano.

Según el portal www.sidauto.com la empresa ha participado en casi la totalidad de los proyectos importantes realizados en Colombia en el campo del transporte público colectivo – masivo, aportando modernos equipos, tecnología avanzada y personal altamente calificado para llevar a cabo operaciones de transporte público con eficiencia y seguridad.

LA NACIONAL

Foto: Revista Nueva Ruta



Ver en www.autobusesdecolombia.com

FLOTA USAQUÉN

La empresa comenzó a operar en la ciudad desde 1940.



Este es uno de los buses llamados "dietéticos", los cuales aún transitan por las calles de la ciudad.

Ver en www.autobusesdecolombia.com



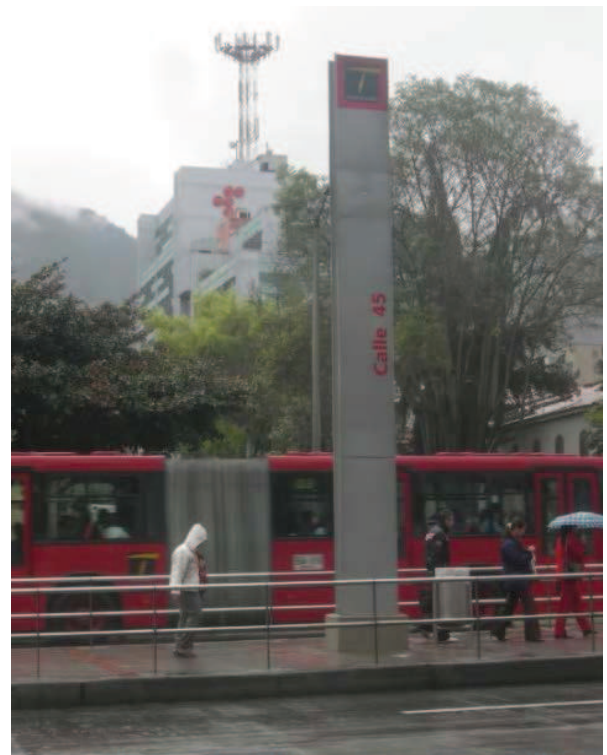
Las dificultades de los buses llevaron a pensar en algunos planes de acción

El funcionamiento de los buses que lleva más de 50 años en la ciudad, ha acentuado problemas de incomodidad, inseguridad, y contaminación; además de la denominada “guerra del centavo” en la que los conductores libran carreras por una misma ruta con el fin de conseguir mayor número de pasajeros. Esta práctica se consolidó agravando la crisis en la calidad del servicio y la movilidad de la ciudad.

Adicionalmente a los problemas del sistema se sumaban inconvenientes en la semaforización, el deterioro de las vías y los cierres en vías principales por obras públicas con grandes retrasos en su mayoría. Es evidente que el tema del transporte es una de las prioridades de las alcaldías de la ciudad, ya que exige responder a los cambios demográficos, poblacionales, económicos y sociales que se van generando, principalmente en los últimos 20 años.

Por ello durante un largo periodo se han desarrollado estudios y propuestas que han querido dar respuesta a todos los problemas de transporte, pero algunos de ellos no han dado los resultados esperados o simplemente no se han considerado viables para lograr su objetivo principal. Algunos de estos proyectos que han sido ejecutados son:

* Troncal de la Caracas: con la construcción de esta importante vía se pretendía darle prioridad al transporte público dando vías exclusivas a este servicio, ya que era un corredor de comunicación vial de gran afluencia. Dicho proyecto buscaba dar respuesta a la alta demanda de habitantes, a dar organización del tráfico, recuperar el espacio público y reducir los ín-



<http://www.trivago.es/bogota-85327/otros-sitios-de-interes/transmilenio-207311/fotos>

dices de contaminación de la ciudad. La vía quedó conformada por dos carriles por cada sentido, para uso del transporte público y vehículos particulares.

En el año 1992, cuando finalizó la construcción de dicho proyecto y dio inicio a la operación del transporte, se evidenciaron resultados positivos rápidamente, los tiempos de transporte eran menores, los índices de contaminación redujeron y mejoraron los problemas de inseguridad de la zona. La decaden-



<http://www.trivago.es/bogota-85327/otros-sitios-de-interes/transmilenio-207311/fotos>

En esta fotografía observamos como el paisaje de Bogotá cambio totalmente desde la llegada de Transmilenio, las avenidas por donde antes recorrían buses, busetas, colectivos y vehículos particulares, ahora están limitadas ya que TM circula por una vía exclusiva.

cia de dicho proyecto se presentó por fallas administrativas y de coordinación de la operación, lo que llevó a su pronta extinción.

* Sistema Integrado de Transporte: durante los años de 1994 y 1998 se elaboró un plan que abarcaría temas como la infraestructura, institucionales y de política. Dicho proyecto contemplaba la posibilidad de combinar varias redes unidas de transporte conformadas por el metro, buses troncales y buses alimentadores. Los principales beneficios que traería este proyecto serían una reducción considerable en los tiempos de viaje y de la inversión. Este sería el proyecto base para la implementación del sistema Transmilenio, y hoy en día este es el proyecto maestro que ha traído grandes cambios estructurales y

de infraestructura a la ciudad, y que ahora está dando sus resultados.

Particularmente, el sistema Transmilenio fue objeto de estudio desde la administración del Alcalde Antanas Mockus para el periodo del año 95 al 98 a través del Plan de Desarrollo denominado "Por la Bogotá que queremos". El tema del transporte fue uno de los ingredientes de dicho proyecto y se basó en el mejoramiento de los tiempos de los recorridos; e a su vez planteó estrategias para mejorar la infraestructura vial, el manejo del tráfico y posibilidades ecológicas de transporte como las ciclorutas.

Una nueva esperanza de mejorar la movilidad de la capital llegó en el mandato del alcalde Enrique



Peñalosa en el año 1997, el cual vio esta variable de desarrollo urbano como un problema no solo local sino nacional, teniendo en cuenta el desarrollo económico de Bogotá para Colombia. De esta manera, respaldado por políticas del Gobierno Nacional, implementó Transmilenio como medio masivo de transporte para el mejoramiento de la calidad de vida de los bogotanos.

El diario El Tiempo publicó el día 11 de junio de 1998: “Tres son las troncales que tendrán el impulso inicial de la administración de Enrique Peñalosa; la 80 (actualmente en construcción), la Caracas (en proceso de reestructuración) y la Autopista Norte. Estas conformarán una sola red que se espera esté lista a finales de 1999”.

Según Irma Chaparro en su libro “Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá, el caso del sistema de transporte masivo Transmilenio”, los objetivos de la implementación de este fueron:

- Aumentar la eficiencia y la productividad del transporte público.
- Reducir los costos de funcionamiento.
- Incentivar el desarrollo empresarial.
- Reducir el tiempo de los viajes.
- Mejorar el acceso a vías principales de la ciudad.
- Ahorro en los combustibles.
- Mejorar la seguridad.
- Reducir los índices de contaminación.
- Desarrollo tecnológico.

La población estaba expectante a los cambios que se producirían en la ciudad. Los objetivos planteados podían dar respuesta a todos los problemas de



<http://www.trivago.es/bogota-85327/otros-sitios-de-interes/transmilenio-207311/fotos>

transporte de Bogotá.

Pero ¿Cómo funciona?

Según Alfonso Carrero, en su texto “Estudio del impacto del nuevo sistema de transporte masivo Transmilenio sobre el tejido urbano de Bogotá”, este consta de carriles centrales exclusivos del sistema, por los que circulan buses articulados que tienen una mayor capacidad y mejor tecnología. Para tener acceso, se contemplaron estaciones donde los usuarios cancelan el valor del pasaje y posteriormente ingresan a través de torniquetes. Dentro de las estaciones, portales y terminales existe una señalización adecuada para tomar las rutas principales, alimentadores o intermunicipales correspondientes. Adicionalmente, existen las estaciones intermedias, las cuales permiten los trasbordos entre buses alimentadores y buses troncales, sin pagar costos adicionales.

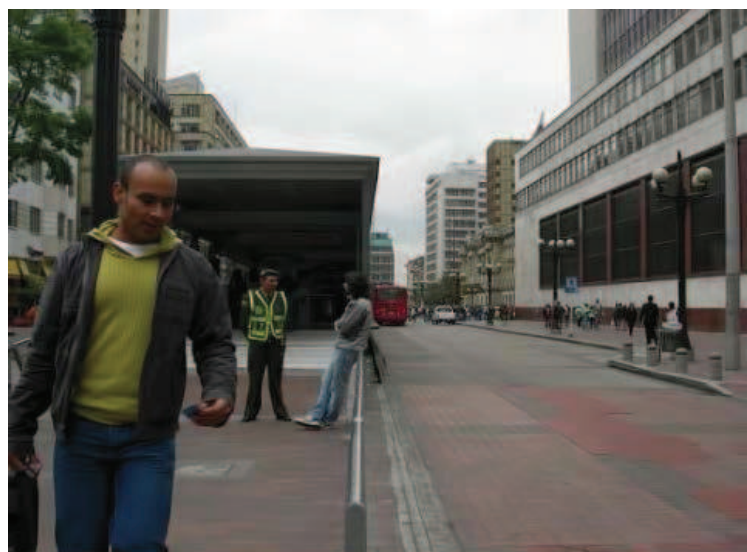
Por otro lado, el dinero recaudado es entregado por una entidad fiduciaria, que se encarga de distribuir los recaudos correspondientes tal cual se estableció en los procesos de licitación. Para que este engranaje funcione de manera adecuada existe un Centro de Control Centralizado que monitorea en detalle todos los movimientos del sistema Transmilenio, incluyendo la frecuencia de las rutas, la cantidad de pasajeros transportados y hasta los itinerarios de cada bus que hace parte del sistema, indica Carrero en su texto.

El sistema Transmilenio cuenta con un servicio corriente, con rutas que se detienen en todas las paradas del recorrido, "servicio expreso", el cual se detiene en estaciones determinadas por la administración de Transmilenio, y el servicio "alimentador", con buses que cubren las rutas donde el sistema troncal no llega.

De estos sub sistemas hay una buena percepción ciudadana, por lo menos eso es lo que dice Andrés López, Ingeniero de Sistemas bogotano, de 24 años de edad y usuario desde muy joven del sistema, que las pocas veces que ha utilizado alimentadores le ha sido útil, aunque en ocasiones es demorado como el servicio articulado, según dice.

Antes de la implementación de este ambicioso proyecto se tuvo en cuenta el impacto que podría generar este en la ciudad y la participación de la Nación, así con respecto al primer aspecto se evaluó la pertinencia del proyecto desde aspectos físicos, espaciales, técnicos, económicos, sociales y ambientales, de modo tal que los recursos autorizados fueran distribuidos de forma adecuada para dar respuesta a los problemas evidenciados.

Los recursos para el desarrollo de la infraestructura se obtuvieron gracias a una contribución del 65,7% del proyecto por parte del Gobierno Nacional y el restante 34,3% del Distrito. El proyecto se planteó para ser desarrollado en cuatro fases con buena administración, coordinación y compromiso hacia los dineros, con el fin de garantizar su sostenibilidad.



<http://www.trivago.es/bogota-85327/otros-sitios-de-interes/transmilenio-207311/fotos>

Una vez se realizó la aprobación de los presupuestos para la puesta en marcha de dicho proyecto, inició la construcción y administración de la primera fase, posterior a una serie de estudios y aproximaciones que daban cuenta de la demanda del sistema, las rutas y los horarios respectivos para su adecuada operación y diversos aspectos que permitieron calcular y dar solución a un problema de hace muchos años en el que el aumento de pasajeros hacía insuficiente la infraestructura y el sistema de transporte en general.



<http://www.trivago.es/bogota-85327/otros-sitios-de-interes/transmilenio-207311/fotos>



<http://www.trivago.es/bogota-85327/otros-sitios-de-interes/transmilenio-207311/fotos>

Inició la primera fase

Una de las principales preocupaciones de este proyecto correspondía a las acciones que se llevarían a cabo con el servicio de transporte colectivo, ya que los recorridos que realizaban estos buses no podían ser iguales a las que el sistema Transmilenio realizaría, por lo que se proyectó que las rutas del sistema colectivo cubrieran las vías paralelas y no por el corredor troncal, sin embargo se implementó la denominada “reposición de flota”, en la que por cada bus articulado se sacarían jurídicamente y operativamente buses del sistema público colectivo.

Esto ha generado diversidad de opiniones contra los perjuicios laborales generados. “Muchas personas propietarias de buses los han tenido que vender por lo viejos, que además contaminan, algunos quedan desempleados aunque a otros los reubican a con-

ducir TM”, afirma Martha Rincón oriunda de Fusagasugá, y ama de casa de 44 años.

Por otro lado, las rutas intermunicipales tendrían su lugar en los portales, ya que estos no entrarían completamente a la ciudad, con el fin de no crear congestiones, así las rutas tendrían ingreso por la Calle 80 y la Autopista Norte.

Teniendo en cuenta estos aspectos y siendo aprobados estudios y presupuestos, comenzó la primera fase de acuerdo con el cronograma que contemplaba aspectos como la infraestructura, servicios y demanda de pasajeros:

- Infraestructura: se inició la construcción de tres corredores troncales: La troncal de la Calle 80,

la troncal Caracas y la Troncal de la Autopista Norte. Cada una de estas troncales contó con un portal que centralizaba las rutas troncales, alimentadoras e intermunicipales. Para las rutas alimentadoras se realizó un estudio previo donde se establecieron los puntos importantes de los barrios aledaños de los portales.

- **Servicios:** para esta primera fase los servicios circulan a través de itinerarios programados de acuerdo a un origen y destino, teniendo diferentes paradas de salida y entrada de pasajeros. Están contemplados los servicios expresos, los cuales tienen paradas en algunas estaciones, los servicios expresos tienen paradas en todas las estaciones y los servicios alimentadores. Inicialmente la operación arrancó con 3 servicios corrientes, 9 expresos y 27 servicios alimentadores, con un total de 196 buses.

- **Depósitos:** era de vital importancia definir los depósitos y talleres de los articulados, teniendo en cuenta que estos debían estar ubicados cerca de los portales para que la movilización de los buses en cuanto a mantenimientos y para ser guardados, no causaran impacto en el transporte, estando cerca en caso de que la operación lo requiriera con rapidez.

- **Vehículos:** los buses requeridos para tal operación, debían tener ciertas características físicas y tecnológicas que dieran cobertura a la demanda de pasajeros y de servicios requeridos.



<http://www.trivago.es/bogota-85327/otros-sitios-de-interes/transmilenio-207311/fotos>



<http://www.trivago.es/bogota-85327/otros-sitios-de-interes/transmilenio-207311/fotos>

Algunas calles cercanas a las estaciones de TM tienen un aspecto amplio, este es uno de los cambios positivos que ha traído la llegada del sistema.

Para poner en marcha este ambicioso proyecto, se requería la participación de empresas privadas en determinados sectores en los que se necesitaba un servicio como el sistema de recaudos, obras y construcción de infraestructura, administración de los recursos, seguridad, mantenimiento, vigilancia, entre otros. Transmilenio se constituyó concediendo contratos para el funcionamiento de dichos aspectos, mediante concesiones a 10 años y estarían sujetos a los cumplimientos para su renovación.

Al iniciar la construcción de una de las principales vías el caos vehicular existente se aumentaría, el cierre de avenidas como la Caracas generaría nuevas congestiones entre vehículos particulares y de servicio público. Este cierre se dió con el fin de poner en marcha el plan de reorganización del sistema del transporte público, así lo advirtió el periódico El Tiempo el día 6 de marzo de 2000.

En resumen, para la fase I en el 2001 el sistema contó con una estructura de:

- 38 kilómetros de vías.
- 57 estaciones.
- 4 terminales.
- 28 puentes peatonales.
- 100 kilómetros de vías alimentadoras.
- 4 patios y talleres y un centro de control.

El panorama caótico cambia de imagen

Estos aspectos generaron cambios indudablemente principalmente en la morfología de la ciudad, porque así los corredores del sistema se hicieran en vías ya implantadas, estas se deben modificar para poder colocarlo en funcionamiento acorde con sus lineamientos: movilizar rápidamente y con menos traumas a los ciudadanos, evitando el uso de vehículos particulares o de otros servicios públicos. Además, factores sociales y culturales han sido otros de los grandes retos de las diferentes administraciones por las que ha pasado el sistema.

Por eso durante su operación el sistema ha sido punto de partida para realizar manifestaciones, las cuales no justifica Martha Rincón, ya que primero debería haber diálogo como personas, no dañando el sistema y perjudicando a las personas que van a sus trabajos o a los niños que de pronto salen heridos.

En el proceso de transformación de la ciudad las calles por donde se movilizaban cerca de 4.000 vehículos de transporte público, sin contar con los privados, y los peatones, se veían en aprietos para transitar debido a las obras y los cierres realizados para la construcción de la infraestructura de Transmilenio. En los últimos años la Alcaldía Mayor ha entregado obras públicas en donde algunos andenes fueron ampliados para proteger a los peatones, e ilumina-



<http://www.trivago.es/bogota-85327/otros-sitios-de-interes/transmilenio-207311/fotos>

Luego de la extinción del Trolébus y a pesar de tener variedad de empresas y rutas de buses de servicio público, los bogotanos utilizan en un gran porcentaje el sistema TM, por su rapidez en los recorridos y por la cercanía a las vías principales.

dos para mejorar la seguridad en las calles, aunque para Orlando Palma, vigilante de seguridad privada de 58 años, la seguridad en la ciudad ha empeorado porque ha traído más delincuencia a los portales, por la alta afluencia de personas.

Adicionalmente se construyeron carriles exclusivos para los buses articulados, zonas verdes para mejorar la contaminación ambiental y puentes peatonales que se dirigen directo a las estaciones.

Sin duda alguna, la cara de la ciudad estaba cambiando, se respiraba un ambiente más moderno y con grandes expectativas de cómo sería la nueva Bogotá.

En pleno siglo XXI, los grandes adelantos tecnológicos han traído consigo sistemas para movilizar masivamente a los residentes de las ciudades y con ello pretenden solucionar el problema que trae para una persona desplazarse hacia su lugar de trabajo o estudio. Con Transmilenio se creyó mejorar esta problemática, usuarios como Martha, piensan que este servicio ayuda a las personas para dirigirse a su trabajo o estudio porque es más rápido que otros medios de transporte.



<http://www.trivago.es/bogota-85327/otros-sitios-de-interes/transmilenio-207311/fotos>

Actualidad del sistema Transmilenio

Hoy Transmilenio ha finalizado casi que la totalidad de las fases planeadas hace más de 12 años.

Con algunas dificultades, y “escándalos” financieros por corrupción y malos manejos de los dineros destinados a dicho fin, la población bogotana ha seguido expectante a que culminen las obras y se tomen las medidas necesarias para evitar que los recursos de los ciudadanos destinados al tema del transporte, sean utilizados adecuadamente.

El sistema cuenta hoy en día con una mayor cobertura en cuanto a estaciones, portales y vehículos. Estas son algunas cifras publicadas por Transmilenio que dan cuenta de su crecimiento:

1.398 buses troncales disponibles

90 rutas alimentadoras

318 barrios beneficiados del servicio alimentador

4.011.912.983 pasajeros transportados al 30 de Septiembre de 2012

115 estaciones en operación





Veren www.Ttransmilenio.gov.co

87 kilómetros de vía en operación troncal
667 kilómetros de vía en operación de alimentación.

El anterior mapa muestra las rutas que actualmente Transmilenio tiene en funcionamiento para el transporte de los bogotanos.

A toda esta amplia de red de cobertura del transporte en la ciudad con Transmilenio, se inicia la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público que pretende la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes medios de movilización, requiriendo nuevas estrategias para el mantenimiento de los nuevos buses, infraestructura, procesos de capacitación, entre otros aspectos para su adecuado funcionamiento.

Sin embargo la población todavía no se ha familiarizado en su totalidad con este sistema complementario de transporte, lo que pide la gente es capacitación y divulgación para conocer el sistema, y las expectativas siguen firmes para saber cómo se desarrollará dicho proyecto.

Lo positivo del Transmilenio

Dice el texto de Alfonso Carrero "Estudio del impacto del nuevo sistema de transporte masivo Transmilenio sobre el tejido de urbano de Bogotá": "la disminución de los tiempos de desplazamiento junto con la calidad de los buses, de las paradas y la recuperación y construcción de espacios públicos han aumentado la calidad de vida de todos los bogotanos disminuyendo la brecha entre ricos y pobres, pues todos cuentan con un servicio público eficiente, respetuoso de la vida y del medio ambiente, e igualitario. Pero estos cambios van más allá, los bogotanos

se han descubierto un sentido de propiedad que antes no tenían”.

Respecto a la brecha, Andrés López dice: “Transmilenio es de uso de todo el mundo: los ricos, los pobres, y la clase media; lo que pasa es que en Bogotá está marcada la diferencia de estratos, como en Suba que hay desde el estrato 5 hasta el 1”. Respecto a la calidad de vida, esta mejora en cuanto a los trayectos que son más rápidos, más eficaces, “pero como todo tiene sus pros y sus contras, deberían mirar todos los ámbitos porque es como muy desordenado”, añade Johanna Correa.

Efectivamente, el sistema ha traído algunos beneficios a la sociedad, pero también tiene sus contras, por ejemplo algunos de los conductores de servicio

público quedaron desempleados con la reducción de rutas públicas, así como el comercio callejero, aquellos que subían a los buses a vender sus productos como chocolates, dulces, tarjetas, libros, cds, entre otros, también son “victimas” de la modernización”.

Con eso sí está de acuerdo Orlando Palma, porque “hasta el momento el Gobierno no ha hecho ninguna sugerencia ante la gente o los conductores de buses que han quedado desempleados y los mantienen engañados que les van a dar un subsidio o para sacar carros y hasta el momento no les han cumplido”.

Así mismo una encuesta realizada por la firma Napoleón Franco en el año 2008, informó que Transmilenio



<http://www.trivago.es/bogota-85327/otros-sitios-de-interes/transmilenio-207311/fotos>

Una de las ventajas de TM es que posee estaciones cerradas para evitar que los pasajeros se suban a los articulados sin cancelar el costo del pasaje, así como también para evitar mojarse o solearse.

no generó una mejor calidad de vida a los bogotanos, estas son las cifras:

- Reducción de tiempos de desplazamiento en 32%.
- El 83% de las personas identifican la rapidez como la mayor ventaja.
- El 37% de las personas aseguran que pasa más tiempo con su familia.
- 5400 personas por día tienen acceso a los lugares preferenciales para discapacitados y personas de la tercera edad.
- El 76% de los bogotanos consideran que se ha acrecentado su acceso a la cultura, la recreación y el deporte.
- El 63% considera que la ciudad es más segura que antes.
- 51% cree que las oportunidades de empleo han aumentado.

Aunque las cifras publicadas en el año 2008 no corresponden a la opinión y a las perspectivas de algunos ciudadanos en el año 2012. Algunos medios de comunicación se referían al tema en ese momento, por ejemplo en el periódico El Tiempo se informaba el 16 de enero de 1999 que el Gobierno Distrital buscó mediante estudios en otros países del mundo el combustible que afectara en menor medida el ambiente de la ciudad.

En cuanto a la contaminación, Daniel Cardona, un Odontólogo valluno de 56 años y usuario constante

del sistema, asegura que los índices de contaminación con este sistema continúan igual, afectando el medio ambiente de la ciudad, y por otra parte Andrés López, cree que este no contamina tanto como los buses urbanos, sin embargo, dice que como ha aumentado la cantidad de carros particulares y taxis hay un desequilibrio entre Transmilenio y los demás medios de transporte.

Un término muy renombrado en medios de comunicación y entre los habitantes de la ciudad, es el de "cultura ciudadana", este buscó, desde el mandato distrital de Antanas Mockus 1994 – 1997, invitar a la gente a ser más tolerante, amable, responsable y sobretodo sociable.



<http://www.trivago.es/bogota-85327/otros-sitios-de-interes/transmilenio-207311/fotos>

"De ser una ciudad fría e insegura donde todos estaban obligados a pasar sus fines de semana en sus casa y vivir en conjuntos cerrados donde los niños no tenían espacio para jugar y nadie conocía a su vecino, Bogotá pasó a hacer una ciudad de todos y para todos, las caminatas familiares por la ciudad hasta bien entrada las noches del fin de semana ya son comunes, las largas horas en los buses está siendo remplazada por recorridos en bicicletas, la costumbre de usar el coche para cada uno de las necesidades está quedando atrás, las actividades callejeras cada vez son más comunes y populares.

Los bogotanos han cambiado su cultura ciudadana, ahora caminan por las calles hablan con la gente y lo





<http://www.trivago.es/bogota-85327/otros-sitios-de-interes/transmilenio-207311/fotos>

más importante de todo quieren y cuidan su ciudad, creen es sus gobernantes y en los cambios que seguramente continuarán viviendo”, afirmaba Alfonso Carreño en su texto “Estudio del impacto del nuevo sistema de transporte masivo Transmilenio sobre el tejido de urbano de Bogotá” del año 2002.

El diseño del proyecto Transmilenio contempla la posibilidad de reducir los índices de contaminación y los medios de comunicación se referían constantemente al tema, por ejemplo en el periódico El Tiempo se informaba el 16 de enero de 1999 que el Gobierno Distrital buscaba mediante estudios en otros países del mundo, el combustible que afectara en menor medida el ambiente de la ciudad.

Por otro lado, los estratos socioeconómicos más bajos que han sido históricamente los que deben realizar grandes trayectos y pagar hasta dos pasajes de transporte urbano para llegar a sus destinos, han

visto en Transmilenio un alivio económico porque pueden desplazarse por todas las estaciones con un solo pasaje.

Tal vez si puedan utilizar varios buses con un solo pasaje, sin embargo Marta Rincón se demora de la estación Hortúa a la Marly de 15 a 20 minutos en hora normal y en hora pico se demora el doble y “el costo del pasaje no me parece porque considero que está bastante alto y que no tienen en cuenta el bolsillo de muchas personas, o sea el mínimo no sube y la gente no tiene con qué asumir esos costos como lo es ahorita el Transmilenio a \$1.700 pesos.

“Ahora con el tema de la hora valle que supuestamente sirve para tener tiquetes más económicos, pues es una hora en que no mucha gente lo utiliza”, añade Johanna, la joven bogotana de 26 años.

El sistema Transmilenio tiene la ventaja de poseer



<http://www.trivago.es/bogota-85327/otros-sitios-de-interes/transmilenio-207311/fotos>

una organización administrativa y financiera que ha permitido avances como la creación de software para su monitoreo, adecuar algunas vías, contratar personal técnico para soporte de los vehículos, conductores, taquilleros, entre otros; una de las ventajas atribuibles a lo que parece más una empresa constituida en pro del desarrollo de la ciudad que además de tener un paisaje visual y arquitectónicamente más moderno, atrae a los comerciantes de otros países para invertir en industrias y multinacionales de sectores comerciales.

En este sentido, “quizás la troncal de la Caracas por ejemplo, haya cambiado bastante a como era antes y pueda que se vea más estética, pero que atraiga comerciantes extranjeros no, porque nuestro sistema articulado es bastante ineficiente, diferente a tener un metro como Medellín”, afirma con certeza Johanna.

Alfonso Carrero dice que “La concepción de Transmilenio no solo como una vía de buses rápidos sino como un sistema integrado de buses, ciclo-rutas, y espacios públicos, lo ha convertido en la mejor herramienta para el mejoramiento del nivel de vida de los bogotanos”.

Aún con estas percepciones reales, hacia el año 2000, exactamente el día 9 de marzo, el diario El Tiempo revelaba que 53.000 nuevos empleos generaría Transmilenio a los bogotanos, de acuerdo con

estudios de Fedesarrollo.

El tema es abordado con diferentes opiniones, Por ejemplo Martha Rincón afirma que en cuestión de empleo es muy bueno, porque “en una empresa lo despiden a uno los 30 años de edad, y si uno busca siendo mayor a esa edad no lo reciben, mientras que la empresa Transmilenio es más asequible con esos lineamientos” según conoce de una amiga que trabaja en la entidad. Y por su parte Dalila Monroy, Comunicadora Social de 29 años, asegura que “no es calidad de vida estar estripados, esperar más de media hora o cuarenta minutos un bus, permitir que la gente lo golpee y que lo atraquen dentro del mismo servicio de transporte”.

Se piensa en una desmotivación total para los propietarios de vehículos particulares con la llegada del sistema articulado, teniendo en cuenta además la implementación de reglas como el pico y placa o el día sin carro. Sin embargo, en lugar de disminuir la demanda de estos vehículos en la ciudad, el mercado de autos da muchas facilidades para adquirir más de un carro por hogar.

Ciudadanos como Johanna Correa están seguros que, por el contrario, personas como ella que tienen vehículo particular lo usarían todos los días con tal de no usar el Transmilenio.



<http://www.trivago.es/bogota-85327/otros-sitios-de-interes/transmilenio-207311/fotos>

¿Más falencias que beneficios?



<http://www.trivago.es/bogota-85327/otros-sitios-de-interes/transmilenio-207311/fotos>

“Es eficiente pero irrespetuoso y muy incómodo, hay mucha gente en un solo bus, sobre todo en las horas pico”, percibe Daniel Cardona.

En consecuencia, la llegada de este sistema a Bogotá se dio cuando esta se encontraba hundida en un caos social, posiblemente esto ha hecho que sea más difícil y costosa la construcción ideal de Transmilenio, añade Alfonso Carrero; pues las demoras en la entrega de las fases, las marchas y vías de hecho como protesta en contra de su administración, los casos de corrupción y el mal manejo de

dineros han tenido efectos provocado controversias en diversos sectores de la sociedad en relación con la percepción de este sistema.

Esas manifestaciones las protagonizan “los que hemos sentido que después de media hora uno no puede coger un Transmilenio, la gente se rebota y bloquea el sistema, lo que no estoy de acuerdo es que dañen las estaciones o los buses, porque a fin de cuentas eso lo terminamos pagando nosotros con los impuestos. Estoy de acuerdo con las manifestaciones pacíficas. Bloquear es una manera

para que nos escuchen, porque con solo quejarse no nos toman en serio, bloquear sin violencia”, dice Andrés López.

La última manifestación que dañó algunos buses se desarrolló en el mes de marzo de 2012. El periódico El Tiempo informó el día 12 de marzo acerca de las posibles soluciones planteadas por Darío Hidalgo, ex sub gerente de Transmilenio, según las cuales se debían enfocar los esfuerzos a la decisión política, fundamento técnico y recursos financieros. La construcción del sistema ha sido difícil porque los presupuestos que ha dado el Gobierno se desaparecen, se esfuman, no saben a qué bolsillo irán a parar, considera Orlando Palma.

En publicación del 18 de diciembre de 2010, la revista Semana expone el reto que existe para enfrentar el constante aumento de pasajeros, que desbordan la capacidad del sistema.

Para Andrés López, el futuro de Bogotá, en caso

de que no se mejore la infraestructura, de que no se capacite a los ciudadanos en el uso de los sistemas de transporte como el Sistema Integrado de Transporte Público SITP, va a ser complicado, no es bueno, con más carros y menos vías.

Hoy, ya cumpliendo 12 años del funcionamiento del sistema Transmilenio, los comentarios en calles, estaciones y buses parece aluden a la no satisfacción de la alta demanda de pasajeros que utilizan este medio de transporte en las horas más críticas de la ciudad.

Los estrujones, robos, e inseguridad en el sistema preocupan a la población bogotana. Javier Velasco, cachaco de 42 años, dedicado a labores de mensajería desde hace varios años en la ciudad, afirma que, “en la calle siguen robando a diestra y siniestra y en Transmilenio, igual. Atracan con cuchillos, no ha cambiado en nada respecto a otros tiempos cuando no había Transmilenio”.

Las inconformidades de los bogotanos han generado algunas manifestaciones que han tenido que ser detenidas por las autoridades a través de gases y el uso de su autoridad.



Pablo Arturo Pulido Sánchez

Entre junio y julio de 2012, las autoridades capturaron 200 ladrones en Transmilenio, de los cuales el 70% son hombres y el restante mujeres menores de edad, así lo publicó el diario El Espectador el día 2 de agosto. Y pese a los esfuerzos de la policía, aún no son suficientes para las denuncias de los usuarios.

Adicionalmente, se cree que el desempleo ha aumentado desde la llegada del sistema de transporte actual; “hay mucha gente que está desempleada a raíz de la llegada de Transmilenio, sobre todo conductores de servicio público, y no hay forma de reubicarse”, afirma Daniel Cardona, quien es odontólogo de 54 años, nacido en Palmira (Valle) y residente de Bogotá hace más de 40 años.

Sin embargo, la principal consecuencia negativa de sistema ha sido la congestión de las vías de transporte tradicional, debido a la imposibilidad que tienen los vehículos que anteriormente prestaban el servicio de movilizarse por las vías principales o los carriles exclusivos, donde ahora están construidas las troncales Transmilenio, dice Alfonso Carrero en su texto “Estudio del impacto del nuevo sistema de transporte masivo Transmilenio sobre el tejido de urbano de Bogotá”.

Esos trancones en las calles de la ciudad afectan a conductores de otros medios de transporte, por eso Andrés López manifiesta: “si uno está en su carro, trancones y si está en Transmilenio, tiene que esperar 15 minutos en la estación para cogerlo, además se ha demostrado que los trancones los hacen los vehículos particulares, no los de transporte urbano. Por ejemplo, en la autopista norte donde casi no pasa servicio público, los trancones son tremendos”.

Sin embargo a los ciudadanos les ayuda por los carriles exclusivos que hay, y trasladarse de Suba al Centro en bus pasa de aproximadamente entre dos o dos horas y media a una hora en Transmilenio, dice Johana Correa.

Otro de los principales problemas del transporte



Pablo Arturo Pulido Sánchez

cachaco, sin excepción del Transmilenio, es que son administrados por entidades privadas que ven en este medio un negocio lucrativo de grandes proporciones por encima del reto de suplir una necesidad de los ciudadanos. Este parece ser uno de los puntos negativos por los cuales aún no se ha consolidado un medio de transporte que integre bienestar, seguridad y cuidado al mismo tiempo.

En ello, Javier Velasco afirma que “al momento de uno subirse lo empujan, lo estrujan, lo tocan, lo manosean, no hay respeto hacia la tercera edad”. La misma inconformidad nos la manifiesta Martha Rincón, “no hay respeto por las mujeres embarazadas, los niños de brazos o los adultos mayores”.



Esta estación quedó destrozada por los manifestantes que al no ver solución a sus inconformidades decidieron acabar con ella, así quieren mostrarle a los dirigentes del sistema que es necesario tomar medidas para mejorar el servicio.

En comparación con otros medios de transporte, los tiempos de desplazamiento han mejorado en Transmilenio, pero solo cuando las personas ya están dentro del bus dice Dalila Monroy. "reconozco que el trayecto es rápido pero igual uno se puede demorar fácilmente media hora esperando un bus".

Otro tema es el de la calidad de vida, ya que los ciudadanos se sienten agredidos por el entorno en las instalaciones del sistema, como sucede con Martha Rincón, quien dice que para las mujeres no hay respeto porque hay hombres que le cogen algunas partes del cuerpo o que si van con un niño de brazos no le ceden el puesto, o las empujan.

Así mismo los altos costos del pasaje es motivo de inconformidad, por eso. Andrés López opina que es costoso y dice que leyó un artículo noticioso donde afirman Bogotá tiene uno de los pasajes de transporte masivo más costosos de Latinoamérica, piensa además que la calidad del servicio no es acorde con el costo del pasaje.

La mayor parte de la población de estratos bajos tiene que realizar trasbordos con el fin de llegar a los lugares donde las rutas de los buses no tienen acceso, en consecuencia debían invertir más dinero para lograr transportarse desde sus casas hasta sus lugares de trabajo y/o estudio, ahora esto ha disminuido con la operación de los buses alimentadores de Transmilenio que para personas de devengan salarios bajos son de gran ayuda, así lo confirma Daniel Cardona, indicando que estos le han servido económicamente hablando.

Muchas son las quejas que se dan sobre el sistema Transmilenio, el malestar se siente en los trayectos de los articulados, ahora El Sistema Integrado de Transporte Público se perfila como proyecto clave para solucionar los problemas que durante décadas han afectado a la ciudad, sin embargo los antecedentes recientes sostienen una pregunta:

¿Y ahora qué le depara a la ciudad en materia de transporte?

Conclusiones

Medios de transporte como los buses comenzaron a operar siendo propiedad del estado, sin embargo por cuestiones económicas han terminado siendo propiedad privada, así el gobierno debe presupuestar dinero para el mantenimiento de calles siendo que estas en su mayoría se van deteriorando con el paso del transporte público.

El auge de los buses comenzó luego de la desaparición de los trolebuses, y trajo a los ciudadanos cambios en su vida cotidiana, pues estos recorren la ciudad con grandes trayectos. Pero también los daños ocasionados al medio ambiente de la ciudad, “la guerra del centavo” y los colapsos en las vías, han sido algunos de sus puntos negativos.

Con la llegada del sistema Transmilenio han habido cambios positivos en algunos aspectos de Bogotá, sin embargo en la implantación del proyecto han surgido consecuencias negativas, por ejemplo la demora en la entrega de las fases, el caso del desempleo generado en grupos de ciudadanos como los vendedores del comercio informal y algunos conductores de autobuses.

Los ciudadanos ven a Transmilenio no solo como una vía de buses rápidos sino como un sistema integrado de transporte que ha traído a la ciudad ciclorutas y espacios públicos; lo cual lo ha convertido en una buena herramienta para el mejoramiento del nivel de vida de los bogotanos.

El sistema Transmilenio ha generado un importante cambio social, pues su implementación ha estado acompañada de programas de desmarginalización en barrios periféricos, la creación de la red de bibliotecas y la construcción de nuevos colegios para las zonas más vulnerables de la ciudad, de esta manera pareciera que las bibliotecas y colegios hubieran sido traídas por Transmilenio.

La utilización del diesel como fuente de energía para generar el movimiento de los buses no ha sido la opción más eficiente para mitigar el impacto ambiental, pues a pesar de que este combustible tiene altos estudios técnicos aún sigue contaminando el medio ambiente de la ciudad.

La implementación de vías exclusivas para Transmilenio ha generado dos impactos: primero ha mejorado rapidez en los desplazamientos de los bogotanos; segundo ha ocasionado grandes congestiones vehiculares ya que al cerrar parte de las calles principales por donde transitan los otros vehículos se generan colapsos de movilidad.

Desde la llegada de Transmilenio a Bogotá algunas ciudades capital han implementado sistemas muy similares, ya que han visto los cambios positivos de estos medios masivos no sólo en la ciudad sino también en sus habitantes.

Bibliografía

Montezuma, Ricardo. (2008) La ciudad del Tranvía 1880-1920 Bogotá: Transformaciones urbanas y movilidad. Bogotá: Universidad Nuestra Señora del Rosario.

Acosta, J. Baquero, J. (2007) Tranvía en Bogotá: rutas y destinos, 1884-1951. (1ª Ed) Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Giraldo F, Virviescas F. (1991) Colombia el despertar de la modernidad. Bogotá. Ediciones Foro Nacional por Colombia.

Saenz, Obregon. (2004). Cultura ciudadana y pedagogización de la práctica estatal. Bogotá. Alcaldia Mayor de Bogotá.

Pergolis, J. Valenzuela, J. (2007) El libro de los buses de Bogotá. Bogotá: Universidad Católica de Colombia.

Núñez, S. Rodríguez, L. (2003) Empresas Publicas de Transporte en Bogotá. Siglo XX. (1ª Ed.) Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Claver, Téllez. (1998) Biografía del disparate. Bogotá. Editorial planeta.

Garzón, L. (2003) Atlas histórico de Bogotá 1911-1948. Editorial Planeta colombiana s.a.

Gnecco, S. (1990) Cuando Bogotá tuvo tranvía y otras crónicas. Bogotá. Academia de Historia de Bogota.

Barriga, J. (1987) Del Bogotá de ayer y de antier. Bogotá, Ediciones Tercer Mundo.

Morrison, A. (2007). Los trolebuses de Bogotá, Colombia.

Disponible en:

<http://www.tramz.com/co/bg/b/bs.html>

Morrison, A. (2007). Los tranvías de Bogotá, Colombia.

Disponible en:

<http://www.tramz.com/co/bg/t/ts.html>

Museo Vintage. (2004). Historia del transporte en Bogotá.

Disponible en:

<http://www.museovintage.com/transporte>

García, Roberto. (1997, Diciembre) Revista Credencial Historia: 1998: Cincuentenario del 9 de Abril. De la pagina 4 a la 9.

León, Natalia. (2008) Revista Credencial Historia: Bogotá de paso por la capital. Bogotá.
Disponible en: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/agosto2008/bogota.htm>

Colombia. El Consejo de Bogotá. Acuerdo 21 de 1944, 30 Mayo, por el cual se divide el área urbanizable de Bogotá en varias zonas de destino y se reglamenta cada una de ellas. Consejo de Bogotá. 1944.
Suprimidos los últimos tranvías que estaban prestando servicio. (1 de Julio de 1951). Diario El tiempo. Pág. 1 y 7.

Todos los servicios públicos de Bogotá quedan restablecidos hoy. (16 de Abril de 1948). Diario El tiempo. Pág. 1.

Ha muerto el Tranvía, Viva el bus. (2 de Julio de 1951). Diario El tiempo. Pág. 5.

17 buses de Trolley servirán en la línea Avenida Chile-San Francisco. (16 de Junio de 1948) Diario El Tiempo. . Pág. 3.

Interidad en seis empresas del Distrito. (3 de septiembre de 1991) Diario El Tiempo. Pág. 8.

Acuerdo para liquidar la empresa de buses (7 de diciembre de 1990) Diario El Tiempo.

Liquidada la empresa Distrital de Buses. (26 de febrero de 1991) Diario El Tiempo.

Mañana se inaugurará la línea de trolley hasta la plaza de Los Mártires (5 de octubre de 1948) Diario El Tiempo. Pág. 3.

Trolebús recibió entierro de pobre. (23 de mayo de 1991) Diario El Tiempo.

Treinta minutos de Bamboleo. (6 de Agosto de 1996) Diario El Tiempo.

Disponible en:

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-462008>

La empresa de buses no se debe vender por chatarra. (23 de mayo de 1991) Diario El Tiempo.

Disponible en:

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-87983>

La empresa de buses no se vende por chatarra. (23 de mayo de 1991) Diario El Tiempo.

Disponible en:

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-87983>

Troncales como funcionarán. (11 de Junio de 1998) Diario El Tiempo.

Disponible en:

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-761514>

Transmilenio, por un buen ambiente. (16 de Enero de 1999). Diario El Tiempo.

Disponible en:

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-861471>

Hoy es el día clave para Transmilenio. (6 de marzo de 2000) Diario El Tiempo.

Disponible en:

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1303411>

Transmilenio generará 53.000 nuevos empleos. (9 de marzo de 2000) Diario El Tiempo.

Disponible en:

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1288425>

Es urgente un mejor servicio de Transmilenio. (12 de marzo de 2012) Diario El Tiempo.

Disponible en:

http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-11336562.html

Policía busca a los asesinos de un hombre en el portal norte de Transmilenio. (30 de diciembre de 2007) Diario El Tiempo.

Disponible en:

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3878762>

Controlar sobrecupo en Transmilenio no será fácil: secretario de Movilidad. (9 de septiembre de 2001) Diario El Espectador.

Disponible en:

<http://www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo-298079-controlar-sobrecupo-transmilenio-no-sera-facil-secretario-de-mov>

Los problemas de Transmilenio. (6 de septiembre de 2011) Diario El Espectador.

Disponible en:

<http://www.elespectador.com/opinion/editorial/articulo-297455-los-problemas-de-transmilenio>

En dos meses capturan cerca de 200 ladrones en Transmilenio. (2 de agosto de 2012) Diario El Espectador.

Disponible en:

<http://www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo-364647-dos-meses-capturan-cerca-de-200-ladrones-transmilenio>

Transmilenio: diez años rodando por Bogotá. (18 de diciembre de 2010). Revista Semana

Disponible en:

<http://www.semana.com/nacion/transmilenio-diez-anos-rodando-bogota/149113-3.aspx>





Historias no contadas del transporte cachaco

**Vivian Camila Peñaloza Hernández
Jair Alonso Ojeda Rincón**

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS
Facultad de Ciencias de la Comunicación
Comunicación Social y Periodismo
Bogotá D.C.
2012