

**HISTORIA DEL TRANSPORTE NACIONAL Y SUS NEXOS CON EL
REGIONAL, PARTICULARMENTE CON EL TRANSPORTE URBANO DE
BUSES EN LA CIUDAD DE PASTO ENTRE 1948 A 1965**

LUCIA CECILIA ROSERO ORTEGA

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE CIENCIAS SOCIALES
SAN JUAN DE PASTO
2003**

**HISTORIA DEL TRANSPORTE NACIONAL Y SUS NEXOS CON EL
REGIONAL, PARTICULARMENTE CON EL TRANSPORTE URBANO DE
BUSES EN LA CIUDAD DE PASTO ENTRE 1948 A 1965**

LUCIA CECILIA ROSERO ORTEGA

**Trabajo de Grado para optar el título de
Licenciada en Ciencias Sociales**

Asesor

DR. GERARDO LEÓN GUERRERO V.

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE CIENCIAS SOCIALES
SAN JUAN DE PASTO
2003**

“Las ideas y conclusiones aportadas en el trabajo de grado son responsabilidad exclusiva de su autor”

Artículo primero del acuerdo No. 324 de octubre 11 de 1996, emanado del Honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño.

NOTA DE ACEPTACIÓN

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Dedicatoria

Quiero dedicar este trabajo, fruto de mis esfuerzos a Dios, ser maravilloso, quien con su infinita bondad, permitió concederme la vida y la sabiduría para culminar con la realización y el cumplimiento de esta gran meta.

A mi familia, en especial a mis padres, E Iva Luz Angélica y Luis Guillermo, quienes con su cariño, apoyo y dedicación, han sembrado en mí sus maravillosos consejos que impulsados con el ejemplo me han motivado siempre a seguir adelante a pesar de las dificultades, por todo gracias, queridos padres, por haberme ayudado a ser cada día mejor.

Lucía

AGRADECIMIENTOS

La autora expresa sus agradecimientos a:

A DIOS, porque gracias a su bondad infinita se ha podido culminar con éxito este trabajo.

A la UNIVERSIDAD DE NARIÑO, por abrir sus puertas en procura de un desarrollo intelectual y profesional con proyección a la sociedad.

A los DOCENTES del DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES, porque con sus conocimientos han forjado nuevos caminos hacia la investigación.

Al Doctor GERARDO LEON GUERRERO VINUEZA, por su constante apoyo y colaboración en la transmisión de su valiosa experiencia en la investigación.

A los JURADOS por sus recomendaciones para mejorar la calidad del trabajo investigativo.

A todas las personas que colaboraron de alguna manera con la estructuración de este trabajo investigativo, muy especialmente a MARCO FLOREZ CULCHAC, en la recolección de datos, MARY LUZ PIZANO, Monitora del Archivo Histórico de Pasto, al Mg. MIGUEL GÓMEZ CORDOBA, Director del Departamento de Ciencias Sociales, a la señora PILAR VELÁSQUEZ, funcionaria del Área Cultural del Banco de la República quienes colaboraron desinteresadamente en la elaboración y culminación del presente trabajo.

CONTENIDO

	pág
INTRODUCCIÓN	17
TEMA	19
FORMULACION DEL PROBLEMA	19
OBJETIVOS	19
GENERAL	19
ESPECIFICOS	19
1. MARCO CONTEXTUAL	21
1.1 CONTEXTO HISTORICO GEOGRAFICO DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO	
1.2. CONTEXTO HISTORICO NACIONAL	23
1.2.1 Panorama de la política a mediados del siglo XX	23
1.2.2 Gobiernos de la época y realizaciones	27
1.2.3 La violencia	32
1.2.4 La economía colombiana a mediados del siglo XX	34
1.3. CONTEXTO HISTÓRICO LOCAL	38
1.3.1 Pasto y Nariño. Mandatarios	38
1.3.2 Las políticas económicas nacionales en el departamento de Nariño	40
1.3.3 Desarrollo económico de Pasto	43
1.3.4 Desarrollo urbano de Pasto	47
1.3.5 Población en Pasto	51
2. LA DECADA DE LOS CUARENTA: EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE A NIVEL NACIONAL, DEPARTAMENTAL Y LOCAL	54
2.1 AMBITO NACIONAL	54
2.1.1 El gobierno y el transporte	54
2.1.2 Importación y comercio de llantas	57
2.2 ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE EN EL DEPARTAMENTO	59
2.2.1 Algunos problemas de transporte departamental	59
2.2.2 El gobierno nacional frente a los problemas del transporte en el departamento	60
2.2.3 Principales empresas transportadoras en Nariño	63
2.3 EL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO	64
2.3.1 El comercio de insumos en la ciudad	64
2.3.2 Las calles y su pavimentación	68
2.3.3 Los motoristas y la política	70
2.4 CONFORMACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO DE BUSES EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO	72
2.4.1 Proyecto de creación	72
2.4.2 Gestiones tendientes al desarrollo de la empresa	73

2.4.3 Inauguración	75
2.4.4 Líneas o rutas de transporte	76
3. LA DECADA DE 1950, UNA EPOCA MUY IMPORTANTE PARA EL TRANSPORTE A NIVEL NACIONAL, DEPARTAMENTAL Y LOCAL	78
3.1. PANORAMA NACIONAL	78
3.1.1 El gobierno nacional y su influencia en el transporte	78
3.1.2 Manejo y distribución de insumos	82
3.1.3 Legislación del gobierno frente al transporte	89
3.2 CONTEXTO DEL TRANSPORTE EN EL DEPARTAMENTO	96
3.2.1 Los insumos y su distribución	96
3.2.2 La situación del seguro para terceros en Nariño	99
3.2.3 Creación del gremio de los motoristas en el departamento	102
3.2.4 Las placas en el departamento	103
3.3 EL TRANSPORTE EN PASTO	105
3.3.1 Pasto frente a los censos de automóviles nacionales	105
3.3.2 Red vial de Pasto, planes y proyectos	106
3.3.3 Reglamentación sobre las “bombas” de gasolina y lugares de estacionamiento	111
3.3.4 Transporte de combustible y estaciones de servicio	111
3.3.5 Lugares de estacionamiento	113
3.3.6 Congreso de transportadores	114
3.3.7 La oficina de Circulación y Tránsito de Pasto	115
3.3.8 Cotidianidad del transporte en la ciudad	119
3.4 EL DESARROLLO DE LA EMPRESA DE BUSES MUNICIPALES Y EL SURGIMIENTO DE NUEVAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO	120
3.4.1 Situación de la industria de los buses	120
3.4.2 La administración municipal frente a la Empresa de Buses Municipales	125
3.4.3 Empresas particulares	129
3.4.4 Desarrollo de las empresas particulares con la empresa pública	129
3.4.5 Problemas de los Buses Municipales	133
3.4.6 Tarifas de transporte urbano de las empresas particulares	141
3.4.7 Se acaba la Empresa de Buses Municipales	146
3.4.8 Crecimiento del parque automotor	153
4. LA DECADA DE LOS SESENTA. CONSOLIDACIÓN DEL TRANSPORTE A NIVEL NACIONAL, REGIONAL Y LOCAL	154
4.1 POLÍTICA Y ECONOMÍA NACIONAL	154
4.1.1 La industria del transporte frente al gobierno nacional	154
4.1.2 De nuevo el Ministerio de Transportes	158
4.1.3 Políticas petroleras y distribución del combustible	159
4.1.4 Políticas de importación	163
4.1.5 Congreso de transportadores	164

4.2 SITUACIÓN DEL TRANSPORTE EN EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO	166
4.2.1 Los problemas de gasolina	166
4.3 EL TRANSPORTE DE PASTO ENTRA A LA MODERNIZACION	169
4.3.1 Los semáforos llegan a la ciudad	169
4.3.2 La pavimentación de las calles	172
4.3.3 Normas y disposiciones sobre el transporte urbano de Pasto	174
4.4 LOS BUSES URBANOS	177
4.4.1 La desaparición de los buses municipales y el paso a una nueva era	177
4.4.2 El desarrollo de las Empresas particulares de bus urbano	180
4.4.3 Tarifas del transporte urbano	182
4.4.4 Surgimiento de nuevas empresas de buses	183
CONCLUSIONES	190
BIBLIOGRAFÍA	192
FUENTES BIBLIOGRAFICAS	194
ANEXOS	195

LISTA DE TABLAS

	pág
Tabla 1. Nariño: Producto interno a precios de mercado Indices y tasas de crecimiento	42
Tabla 2. Construcciones de viviendas	51
Tabla 3. Población según el censo de 1958	52
Tabla 4. Composición y distribución étnica	53
Tabla 5. Ingresos municipales	148
Tabla 6. Egresos municipales	148
Tabla 7. Crecimiento de Parque Automotor	153

LISTA DE FIGURAS

	pág
Figura 1. San Juan de Pasto en 1948	204
Figura 2. Tren del Pacífico	205
Figura 3. Antigua Plaza de mercado	206
Figura 4. Propaganda “Suministro de Combustible”	207
Figura 5. Vehículos modelo 47, 59 y 63	208
Figura 6. Avenida Santander	209
Figura 7. Casa de Producción “Reo”	210
Figura 8. “Tambores de acero para la distribución de petróleo”	211
Figura 9. Propagandas Icollantas	212
Figura 10. Gobernación de Nariño en 1953	213
Figura 11. Primer carro de bomberos en Pasto	214
Figura 12. Colegio de las Madres Bethlemitas	215
Figura 13. Modelo de un microbús en 1954	216
Figura 14. Propagandas Icollantas	217
Figura 15. Modelo Bus marca Volks Wagen	218
Figura 16. Estación de buses	219
Figura 17. Puente Agustín Agualongo y Puente Verde	220
Figura 18. Plaza de Nariño en 1958	221
Figura 19. El Seminario de Pasto	222

LISTA DE ANEXOS

	pág
Anexo A. Comparación de precios y fletes en el transporte en 1940	195
Anexo B. Líneas y recorridos de buses en 1948	197
Anexo C. Mapa de rutas de buses en 1948	198
Anexo D. Resolución mediante la cual se establecen las rutas de buses de servicio urbano en 1965	199
Anexo E. Mapa de rutas de buses en 1965	203

RESUMEN

El presente trabajo de investigación muestra un estudio integral sobre la dinámica del transporte nacional entre 1948 a 1965 y su influencia en los ámbitos regional y local que derivaron, entre otros aspectos, en la conformación de un sistema de transporte urbano, como lo es el servicio de buses.

La dinámica nacional durante esta época estaba centrada en la distribución de insumos, como las llantas y el combustible, como también los problemas que se originan porque las cantidades que se importaban no eran suficientes para cubrir las necesidades de la población.

Este panorama se refleja en el departamento; la situación de escasez de estos insumos hace que muchas veces el transporte se suspenda. A raíz de estos problemas y necesidades que se presentaron en la sociedad, surge también el deseo comunitario de desplazarse en la zona urbana de la ciudad y con el auge de la importación se contribuyó a la conformación del transporte urbano de buses en Pasto, en la misma época y su establecimiento tuvo un fuerte impacto en los ámbitos económico, político y social de la ciudad, en donde el principal protagonista es el usuario y en razón de él se hacen diferentes inversiones, ajustes, reglamentaciones, etc, aunque algunas veces es más importante el factor económico que el social y sus necesidades.

SUMMARY

The present investigation work shows an integral study on the dynamics of the national transport among 1948 to 1965 and its influence in the regional and local environments that derived, among other aspects, in the conformation of a system of urban transport, as it is it the service of buses.

The national dynamics during this time was centered in the distribution of inputs, as the tires and the fuel, as well as the problems that originate because the quantities that they were cared weren't enough to cover the population's necessities.

This panorama is reflected in the department; the situation of shortage of these inputs makes that many times the transport is suspended. Soon after these problems and necessities that were presented in the society, it also arises the community desire to move in the urban area of the city and with the peak of the import it was contributed to the conformation of the urban transport of buses in Pasto, in the same time and their establishment had a strong impact in the economic, political and social environments of the city where the main character is the user and in reason of him they become different investments, adjustments, regulations, etc, although it's sometimes more important the economic factor than the social one and her necessities.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación presenta una visión del transporte desde el punto de vista histórico tomando como referencia el contexto nacional y sus repercusiones a mediados del siglo XX.

La importancia de conocer la historia nos hace reflexionar sobre las actitudes en el presente y hacia el futuro. No podemos decir que un hecho que aconteció hace muchos años nada tiene que ver con nuestro presente, por el contrario, ese pasado ha permitido sustentar lo que hoy existe.

Por ello, que la presente investigación toma un hecho de la vida histórica y cotidiana de la ciudad como el servicio de transporte urbano de buses, que en su nacimiento y desarrollo ha constituido una parte vital para la sociedad, porque es una actividad económica muy importante ya que moviliza gran cantidad de capital en el sector público e impulsa a los particulares a invertir en esta actividad, que a todas luces resulta muy ventajosa. Este hecho se desarrolla en una etapa de la historia colombiana y nariñense donde las condiciones de industrialización son muy difíciles pero es interesante conocer que han existido personas que por esas dificultades no se han quedado en el estancamiento sino que procuran salir adelante, convirtiéndose en pioneros, en este caso del transporte.

Este trabajo de investigación se ubica entre los años de 1948 a 1965, periodo en que la dinámica nacional, regional y local influyen decisivamente en el desarrollo del transporte. Por lo tanto, los pasos que seguimos para el desarrollo de la presente investigación y posterior sistematización se enmarca dentro de los siguientes capítulos.

El primero destaca los sucesos más importantes, tanto históricos como económicos del país, haciendo énfasis en las políticas económicas existentes en Colombia y la influencia de los mismos en el entorno departamental y local.

El segundo capítulo comprende el estudio enfatizado en el desarrollo y problemáticas del transporte para comprender los procesos que se dieron a nivel nacional y su influencia en el ámbito regional y local para finalizar este capítulo con las condiciones para el surgimiento de la primera Empresa de Buses durante el último lustro de la década del cuarenta.

Igualmente, el tercer capítulo también trata de hacer un análisis de las condiciones del transporte a nivel nacional en la década del cincuenta y su influencia en los demás niveles hasta finalizar con la dinámica de la industria del transporte urbano de buses en la ciudad de Pasto.

Por último, el primer lustro de la década del sesenta devela un sistema político totalmente diferente del que imperó en los cincuenta. Recordemos que ésta se vio abocada a la dictadura y por tanto el panorama del transporte adquiriría una visión especial. En la década del sesenta se desarrolla el Frente Nacional y se consolidó el transporte tanto nacional como local en una industria con perspectivas futuristas muy halagüeñas.

Los resultados de la presente investigación seguramente enriquecerán el conocimiento, especialmente en cuanto al transporte urbano de la ciudad, facilitando la realización de futuros proyectos de investigación que vayan encaminados a fortalecer los conocimientos ya existentes sobre la historia de los servicios públicos de nuestra ciudad.

HISTORIA DEL TRANSPORTE NACIONAL Y SUS NEXOS CON EL REGIONAL, PARTICULARMENTE CON EL TRANSPORTE URBANO DE BUSES EN LA CIUDAD DE PASTO ENTRE 1948 A 1965

FORMULACION DEL PROBLEMA

Existe un vacío teórico en la historia local en la ciudad de Pasto referente al campo del transporte urbano de buses, no hay trabajos de investigación que resalten algunos hechos históricos que incidieron de manera importante en el desenvolvimiento de la sociedad en cuanto a este suceso, los problemas de abastecimiento, el impacto social y económico que generó este sector y las condiciones de desarrollo que influyen en la dinámica cotidiana de la ciudad y que se ve reflejada a mediados de siglo, años 1948 a 1965.

OBJETIVOS

GENERAL

Establecer cuál fue el impacto económico, social y político que se produjo a raíz de la introducción de un nuevo sistema de transporte urbano de buses en la ciudad de Pasto entre 1948 y 1965.

ESPECIFICOS

- ☛ Analizar el contexto regional y social de la ciudad durante 1948 a 1958 haciendo énfasis en el sector transporte.
- ☛ Analizar las consecuencias del desarrollo del transporte urbano de buses en los campos social y económico de la ciudad.
- ☛ Cuantificar el crecimiento del parque automotor de los buses urbanos que prestaron sus servicios durante entre los años de 1948 a 1965.
- ☛ Conocer el proceso mediante el cual se constituyeron las primeras agremiaciones de transportadores en el ámbito local y su evolución en la época de estudio.
- ☛ Identificar los diferentes factores que se presentaron y se tuvieron en cuenta para establecer las tarifas del transporte urbano en buses y sus incrementos, como también su influencia en el costo de vida de la población.

- Analizar la relación existente entre las agremiaciones de transportadores y la administración municipal en el manejo de las tarifas.
- Relacionar el contexto regional del campo del transporte con el ámbito nacional para conocer posibles influencias de uno o de otro contexto.

1. MARCO CONTEXTUAL

1. 1 CONTEXTO HISTÓRICO – GEOGRÁFICO DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO

San Juan de Pasto, ciudad capital del departamento de Nariño, está ubicada dentro de la zona geográfica definida como *Valle de Atríz* al sur de Colombia.

Geográficamente, limita al oriente con las montañas de Bordoncillo, al occidente el Volcán Galeras, al norte con el Cerro Morasurco, las montañas del Oso y las colinas de Pinasaco, al sur con las montañas de Campanero y Botana.

Situada al pie del volcán Galeras, la ciudad se encuentra a una altura de 2.534 metros s. n. m. con una temperatura promedio de 14 grados centígrados.

Está bañada por los ríos Pasto, Chapal y las quebradas de Mijitayo y Buesaquillo, entre otras.

En tiempos prehispánicos, fue habitada por la cultura Quillacinga, que significa “Nariz de Luna” por el objeto de oro que colgaba de sus narices y tenía una forma similar al de la luna; que con la llegada de los españoles empezaron a dispersarse dentro y fuera del departamento.

Fue nombrada con el nombre de Villa de Pasto en el Valle de Yacuanquer en 1537 por Sabatian de Belalcázar, trasladada en 1539 por Lorenzo de Aldana al Valle de Atríz, por considerarse esta región con mejores condiciones.

Se conoció como ciudad de San Juan de Pasto en 1559.

Las raíces de su nombre se remontan a la celebración del santo llamado San Juan Bautista y actualmente el onomástico de la ciudad se celebra el 24 de Junio por corresponder a la fiesta del santo patrono de la ciudad, ya que “al no saberse el día exacto de la fundación de Pasto, el Cabildo de la ciudad, previa consulta con la Academia Nariñense de Historia, acordó el 28 de Agosto de 1940 que cada año, en el día dedicado por la iglesia Católica a San Juan Bautista”¹.

¹ALVAREZ, Jaime S. J. Este es un día en San Juan de Pasto y en Nariño. 1 Ed. Pasto : Biblioteca popular Nariñense, 1988, p. 112.

La ciudad ha ostentado los siguientes títulos “Ciudad Teológica de Colombia”, “Ciudad Sorpresa”, “Capital de la paz de Colombia”, “Ciudad de los leones dormidos”; en especial se destaca uno y es el título de “Muy noble y muy leal ciudad”. Al respecto comenta el padre Alvarez:

Dos cédulas reales fechadas hoy en Valladolid y firmadas por la Princesa Doña Juana, hermana del rey Don Felipe II que estaba ausente, otorgaron a la Villa de San Juan de Pasto escudo de armas y título de leal ciudad. Lo de noble no aparece en la cédula pero se supone que fue una omisión en la copia, pues las actas de Cabildo a partir de 1559 se encabezaron así: “En la muy noble y muy leal ciudad de San Juan de Pasto”².

En la época colonial, las comunidades religiosas se convirtieron en los principales propietarios de las grandes estaciones de tierras formando monopolios y aplicando impuestos a las propiedades de los campesinos, impidiendo de esta manera el desarrollo y progreso del sector agrícola.

Durante la independencia, Pasto jugó un papel muy importante como “*Fortín realista*”^{*} en donde se refugiaban muchos de los españoles que eran derrotados en sus luchas que sostenían en contra de los patriotas en resto de territorio de la Nueva Granada y encontraron en la ciudad apoyo de la población que le era muy leal a la Corona española. Es así que, mientras en el resto del país se vivía la alegría de la independencia, Pasto seguía honrando a su “Rey, Fernando VII.”

La base de la economía es el comercio, la ganadería, la agricultura, la manufactura artesanal como la ebanistería, el repujado en cuero, barniz, decoración del tamo, talla en madera y otros que le han significado un gran reconocimiento por los turistas tanto a nivel nacional como internacional.

Al paso del tiempo, San Juan de Pasto se ha constituido en el centro cultural, económico y político de la región. Cuenta con sitios de gran interés como Universidades, bibliotecas, colegios, museos, templos, viviendas de arquitectura republicana, parques, centros comerciales y otros que la modernización ha ido desarrollando en la ciudad.

² *Ibíd.*, p, 210

^{*} Expresión de Simón Bolívar, que circuló en su época.

1. 2 CONTEXTO HISTÓRICO NACIONAL

La época de estudio dentro de la cual se enmarca la presente investigación, está en la mitad del siglo XX, y como ya lo veremos, es un periodo de la historia caracterizado por la violencia bipartidista y este hecho determinará en gran medida el auge del desarrollo en el país en diferentes aspectos de la vida nacional y local.

1.2.1 Panorama de la política a mediados del siglo XX. En 1946, el liberalismo que había gobernado el país durante 15 años se presenta dividido para las elecciones de este año, ganando Mariano Ospina Pérez, de filiación conservadora.

Dadas las condiciones minoritarias de su partido, lo cual se reflejaba muy claramente en las cámaras legislativas, Ospina no inició un gobierno hegemónico. Su gobierno adoptó el lema de “Unión Nacional” y en su gabinete seis de sus ministros, es decir, la mitad, fueron liberales.

El cambio de gobierno en 1946, de acuerdo con la práctica y tradición de ambos partidos significó la destitución de empleados liberales reemplazados por conservadores.

Las medidas intervencionistas de los años 30 y las políticas del IFI (Instituto de Fomento Industrial) creado en 1941, habían convertido al estado en el primer empleador del país y los despidos golpeaban fuertemente al sector obrero.

De la misma manera, el crecimiento industrial de la post-guerra significó el aumento del costo de vida y la inflación. Desde el gobierno de Alfonso López, se originó una relación muy estrecha entre la organización sindical y el Estado. Este intervenía como mediador entre el patrono y el obrero. Con el gobierno de Ospina Pérez, ligado a los círculos económicos de la industria y con el apoyo de los jesuitas y del sector clerical se creó la U. T. C. de filiación conservadora con raíces comunistas encontradas.

La U. T. C. Convocaría para 1949 en las elecciones a votar por Laureano Gómez, gobierno caracterizado por la represión contra los liberales más notorio en los campos y pequeñas ciudades. Por ello, Gaitán, el 7 de febrero de 1948 había elevado una oración para que cese la “persecución” venida desde los tiempos de Ospina Pérez.

Laureano Gómez caracterizó a los liberales como un basilisco bajo la siguiente descripción: “Nuestro basilisco se mueve con pies de confusión y estupidez sobre

piernas de brutalidad y violencia que arrastraban su inmensa barriga oligárquica con pecho de ira, brazos masónicos y una pequeña, diminuta cabeza comunista”.³

Los liberales, al verse excluidos totalmente del gobierno y en un estado de persecución organizaron una convención liberal en 1951 en donde se adoptó el lema de “Abstención en toda la línea, oposición civil en toda la línea”, tomando una posición conciliadora, sin embargo, en 1952, los periódicos liberales de El Tiempo y El Espectador fueron incendiados, al igual que las residencias de Carlos Lleras Restrepo y Alfonso López Pumarejo.

En estas condiciones, el partido conservador se dividió entre quienes apoyaban al gobierno y los que estaban en contra. Surge entonces Gilberto Alzate Avendaño como líder de las juventudes ultraderechistas del partido, que luego adhirieron a Ospina Pérez en su apoyo a la jefatura del partido disputada con Laureano Gómez.

Este último arremetió contra estos personajes y a su vez, los últimos empezaron a conspirar contra el gobierno a nivel de mandos militares y oficiales conservadores ya que, si bien este gobierno era represor, a pesar de los beneficios económicos para el sector capitalista, perdía cada vez más la base del poder y se cerraba en un círculo. Por ello, entre varias alternativas para “sustituir” al presidente, fue escogido el Gr. Gustavo Rojas Pinilla, quien apoyado por los Ospinistas, Alzatistas y algunos liberales dio el golpe de estado al Gobierno de Laureano Gómez, en 1953. Durante este año se implantó la dictadura militar hasta 1957.

Este suceso causó gran expectativa, debido a que Rojas entraba como salvador en medio de la violencia ya generalizada en el país, en especial en los Llanos, Tolima, Antioquia, Cundinamarca y otros en donde los campesinos ya se habían armado para su defensa.

Este gobierno era pluralista, es decir que participaban ambos partidos y por lo tanto surgía la posibilidad de un gobierno no fuerte sin disensiones y con el cual se podía negociar.

Es por ello que ofreció una amnistía a los bandoleros (guerrilleros) para que entregaran las armas y miles de campesinos de todo el país, especialmente en los Llanos Orientales se entregaron.

Con lo anterior, Rojas Pinilla cumplió con la función principal por la que fue

³ ARRUBLA, Mario. Colombia Hoy. 8 Ed. Bogotá : Siglo XXI Editores, 1982, p. 174.

llevado al poder: desarmar un movimiento campesino que era considerado peligroso para el sistema y afirmar al partido conservador, antes dividido por luchas internas. Lo más importante fue el retorno de la tranquilidad a muchas regiones del país.

¿Pero, de donde viene esta ola de violencia tan crítica en la historia de Colombia? En un principio, estamos hablando de comienzos del siglo XX, empezó una ola de asesinatos por causas partidistas que eran más notorias en los campos, pero, a raíz del asesinato de Jorge Eliécer Gaitán, el 9 de abril de 1948 se desató durante varios años una ola de violencia en las zonas campesinas del país. Durante este hecho, se realizaba en Bogotá se celebraba la IX Conferencia Panamericana, de la cual nace la OEA (Organización de Estados americanos) cuyos propósitos eran los siguientes:

- ❖ Asegurar la paz y la seguridad de América en caso de conflictos internacionales.
- ❖ Prevenir posibles rivalidades interamericanas y solucionarlas pacíficamente.
- ❖ Actuar conjuntamente en caso de agresión.
- ❖ Promover el desarrollo económico, social y cultural de todas las naciones americanas.

Pese a la creación de este organismo, en Colombia se incrementó la lucha entre los partidos tradicionales que ya se venía desarrollando: Liberal y Conservador, cada uno buscando culpables de ese asesinato y los campesinos fueron testigos y víctimas de este conflicto sangriento. Por ello, miles de familias tuvieron que emigrar a las ciudades, especialmente Bogotá, Cali y Medellín; ciudades que crecieron vertiginosamente y se vieron en la imposibilidad de ofrecer empleo y vivienda, originando así los “cinturones de miseria” en la mayor parte de las ciudades capitales colombianas.

Una interpretación muy generalizada que explica esta época es la expresión de un conflicto político, que, como ya se ha dicho, se desarrolló entre Liberales y Conservadores, que, además se disputaba en poder. Es así que la violencia se convierte en una especie de guerra civil entre los seguidores de ambos partidos.

Por lo tanto, es muy común que los liberales culpen a los conservadores de haber iniciado la violencia en 1946, cuando, durante el gobierno de Mariano Ospina Pérez, algunos sectores conservadores se negaron a dejar participar del poder a los liberales y desde entonces denuncian una persecución partidista que se intensificó durante el gobierno de Laureano Gómez.

Se afirma también que la violencia tuvo carácter económico y social, en especial, se destacó la lucha por la tierra, debido a que las políticas implementadas por Alfonso López Pumarejo con respecto al sector agrario, llevó a que los campesinos sin tierra se apoderaron de terrenos de grandes latifundistas ocasionando así enfrentamientos contra los propietarios. De esto se deduce que la violencia fue una revolución que tuvo diferentes orígenes: lucha por la tierra, lucha partidista, protesta por desigualdades sociales, en fin, todo esto derivó en un solo objetivo, buscar la paz a toda costa y concluyó bajo dos aspectos políticos muy importantes, como lo fueron el golpe militar de 1953 y el frente nacional a partir de 1958 (alternación de poder entre liberales y conservadores en 16 años).

Regresando a lo que fue la dictadura militar, Rojas Pinilla estuvo rodeado de militares y funcionarios conservadores pero trató también de crearse una base política propia. En 1954 fundó la CNT (Confederación Nacional de Trabajadores) como una nueva central sindical que declaró simpatías Peronistas (de acuerdo a la revolución obrera que se llevaba a cabo en Argentina). En el mismo año (1954) se creó el MAN (Movimiento de Acción Nacional) con pretensiones de constituirse en un partido de apoyo al régimen. A este pertenecieron conservadores, liberales y socialistas y la CNT que le brindó su apoyo. Estos intentos de autonomismo frente a las direcciones liberal y conservador crearon al primer motivo de fricción. La iglesia Católica por boca del cardenal atacó la CNT por su orientación peronista y además porque acababa con el monopolio que tenía la UTC, la única organización sindical que existía y sobre la cual la iglesia tenía su control directo. La CTC, literalmente, fue liquidada.

Los partidos tradicionales retiraron poco a poco su apoyo a la dictadura y, Carlos Lleras Camargo, junto con Laureano Gómez, encontraron una forma de entendimiento que consistía en la alternación del gobierno por 4 años, así mismo la repartición de cargos entre liberales y conservadores. Esta fórmula se conoció como "Frente Nacional", la cual partía del principio de que "la paz política conllevaría necesariamente un desarrollo económico".⁴ El factor principal que facilitó la unión de los partidos fue el hecho de que sus principios no se diferenciaban ya en forma radical ante las nuevas realidades económicas y sociales que vivía el país y, concretamente, frente a la dictadura. Las nuevas ideas políticas que defendían la toma revolucionaria del sistema y su reemplazo por un orden nuevo, se enfrentaban igualmente a los dos partidos favoreciendo su coalición en un solo bloque.

Los primeros mandatarios en ser elegidos fueron Alberto Lleras Camargo, de filiación liberal para el periodo 1958-1962 y Guillermo León Valencia, conservador

⁴ MORA, Carlos Alberto et. al. Historia de Colombia. Bogotá : Ed. Norma, 1977. p. 250

entre 1962-1966, seguidos de Carlos Lleras Restrepo, liberal (1966-1970) y Misael Pastrana Borrero, conservador (1970-1974).

1.2.2 Gobiernos de la época y realizaciones.

- **Mariano Ospina Pérez (1946-1950).** A pesar de la difícil situación interna que afrontaba el país a raíz de la violencia, el gobierno de Ospina se caracterizó por el progreso económico del país, especialmente en el aspecto industrial, favorecido ampliamente por el Estado. Durante su periodo que coincidió con una crisis en la economía debida a la Segunda Guerra Mundial, se logró que la afluencia de divisas se destinara a impulsar el desarrollo industrial del país mediante varias disposiciones a saber:
 - ❖ Se clasificaron los artículos que se podían importar, dando importancia a la maquinaria agrícola e industrial. Así mismo, se restringió la importancia de materias primas producidas en el país.
 - ❖ Se creó el Instituto Nacional de aprovechamiento de aguas y Fomento Eléctrico. Se concluyeron centrales hidroeléctricas, represas y se electrificaron varias regiones del país, especialmente en Atlántico, Valle del Cauca y Magdalena.
 - ❖ Se intensificó la construcción de vías de comunicación.
 - ❖ Se creó la Empresa Siderúrgica de Paz del Río.
 - ❖ Se creó el Instituto Colombiano de los Seguros Sociales.

La realización de estas obras fueron posibles gracias al aumento de los impuestos y a los préstamos extranjeros. Ospina creía que sin estos capitales el desarrollo del país no se podría llevar a cabo.

La intervención extranjera no se limitó a préstamos sino que se hicieron también, concesiones para la explotación del petróleo.

Paradójicamente, a medida que avanzaba el desarrollo económico, las zonas rurales del país vivían terribles momentos debido a la violencia que se desencadenó después de la muerte de Gaitán y que se extendió por casi todo el territorio nacional.

Una característica de este gobierno fue que Ospina gobernó con un congreso mayoritariamente liberal, algo que no gustaba de los conservadores acérrimos y quienes buscaban de alguna manera que esto no siguiera siendo una característica del gobierno.

En 1949, los ministros liberales que formaban el gabinete renunciaron masivamente, acusando al gobierno del incumplimiento de las disposiciones acerca de la repartición igualitaria de la administración entre personas pertenecientes a ambos partidos. Lo acusaban también de la rápida extensión de la violencia antiliberal, propiciada por el gobierno.

La hegemonía conservadora quedó consumada cuando en noviembre de 1949 el ejército, por orden del presidente, invadió el capitolio y clausuró el Congreso de la República.

- **Laureano Gómez (1950-1953).** Dentro del clima de tensión partidista originada por los liberales frente al gobierno conservador de Ospina, regresó al país Laureano Gómez, aclamado por entonces como candidato del conservatismo. El partido liberal, que había elegido como candidato a Darío Echandía, se retiró del debate electoral.

En esta forma, Laureano Gómez fue elegido como presidente dentro de un dominio político ejercido totalmente por los conservadores.

El período de Laureano Gómez se caracterizó entonces por una exclusión de hecho del partido liberal y la instauración de un gobierno hegemónico. Para marginar definitivamente al liberalismo del panorama político, afirmó que estaba demasiado influenciado por el comunismo y que su gobierno borraría cualquier reducto de éste. Incluso lo comparó con un monstruo mitológico, el basilisco para dar a entender que el liberalismo consistía un ser deforme y por lo tanto no podía participar del poder en el país.

En lo referente a la economía, el gobierno de Gómez siguió en términos generales los lineamientos de Ospina, apoyando en sectores industriales, agrícolas (latifundistas) y comerciantes. Para ello fomentó los cultivos comerciales, dio libertad de importación y exportación y asesoró técnicamente a los agricultores. También intentó impulsar la industria tratando de solucionar el problema que para esta actividad acarrea la libertad de comercio.

Su plan de gobierno buscaba simpatizar con Estados Unidos y por ello, decidió enviar el contingente “Batallón Colombia” a luchar en Corea y permaneció allí desde mayo de 1951 hasta octubre de 1954.

Gómez presentó un proyecto de reforma constitucional basado en los siguientes principios:

- ❖ La educación volvería a ser organizada y dirigida en concordancia con los dogmas y la moral de la iglesia católica.
- ❖ El colombiano que de palabra o por escrito atente al prestigio de las autoridades y de las instituciones del país, será juzgado y penado como traidor.

Las realizaciones de esta administración pueden resumirse en los siguientes puntos:

- ❖ Obras de irrigación para incorporar nuevas tierras al desarrollo agrícola.
- ❖ Construcción de silos para almacenar productos agrícolas.
- ❖ Mejoramiento y construcción de carreteras y modernización de los ferrocarriles.
- ❖ Mejoramiento de los puertos y ampliación de las redes de telecomunicaciones.
- ❖ Ampliación de las concesiones petroleras.

Mientras tanto, la violencia había llegado ya a su máximo apogeo, y fue uno de los factores que contribuyó a debilitar el gobierno laureanista. El presidente, por enfermedad, se retiró del poder dejándolo en manos de Roberto Urdaneta Arbeláez, primer designado.

En 1953, cuando Gómez intentó retornar al poder, la fracción ospinista del conservatismo, el partido liberal y las fuerzas armadas habían decidido dejar de lado el régimen para instaurar un gobierno militar como única solución al estado de violencia que azotaba al país.

El golpe de estado se llevó a cabo el 13 de junio de 1953 bajo el mando del general Gustavo Rojas Pinilla quien asumió la presidencia, a partir de ese momento y con la participación de representantes de los dos partidos tradicionales.

- **Dictadura militar de Gustavo Rojas Pinilla (1953-1958).** En 1953 la situación en que se encontraba el país anunciaba su destrucción total. El gobierno conservador laureanista había llevado descontento no sólo al partido liberal sino también a algunos sectores del conservatismo. Por otra parte, la violencia avanzaba en forma alarmante. Fue entonces cuando los partidos unidos apoyaron la toma del poder por parte de las fuerzas armadas, encabezadas por el General Rojas.

Uno de los principales objetivos de su gobierno era solucionar el problema de la violencia. Para conseguirlo concedió amnistía a todos los rebeldes, es decir, garantías si abandonaban la lucha.

La labor pacificadora realizada por el gobierno militar hizo ganar gran simpatía dentro del pueblo colombiano. Entre otras de las obras gestionadas por este gobierno, se destacan:

- ❖ Construcción del ferrocarril del Magdalena.
- ❖ Establecimiento de la televisora nacional con una cobertura de las principales ciudades del país, entre ellas Pasto.
- ❖ La construcción del Hospital Militar.
- ❖ Construcción del Aeropuerto El Dorado.
- ❖ Creación de la Empresa Colombiana de Petróleos (ECOPETROL).
- ❖ Creación de la Empresa de Telecomunicaciones (TELECOM).

Sin embargo, a pesar de la popularidad que tuvo al principio el gobierno de Rojas, poco a poco empezó a decaer. La bonanza comercial que había existido durante los años anteriores comenzó a bajar y causó una grave crisis económica. A todo esto se sumaron diferentes hechos que contribuyeron a aumentar la tensión política y económica del país: acusaciones al gobierno por negociaciones particulares, la exclusión de liberales de la Asamblea Nacional Constituyente, el choque entre militares y estudiantes con un saldo de varios muertos entre estos últimos.

En resumidas cuentas, el lema de este gobierno fue “Paz, Justicia y Libertad”, el que se cumplió durante el primer gobierno de Rojas pero que en el segundo se vio coartada por las características ya descritas y que a su vez fue reemplazado

por una Junta de Gobierno que sirvió de transición al gobierno “democrático” del Frente Nacional.

- **Frente Nacional. Alberto Lleras Camargo (1958-1962).** Su gobierno sentó las bases para el establecimiento de un nuevo sistema y la vigencia de las instituciones democráticas. En 1959 el Congreso reformó la Constitución, con el fin de prorrogar el periodo inicial de alternaciones, de 12 años a 16.

Durante su gobierno, se consiguieron los siguientes logros:

- ❖ Se creó el Instituto colombiano de la Reforma Agraria. (INCORA).
- ❖ Igualmente, se restableció la política de la repartición de terrenos entre los campesinos.

Durante su mandato, el país rompió relaciones comerciales y políticas con Cuba. En 1961, se reunieron en el Uruguay, donde todas las naciones americanas, con el objetivo de alcanzar acuerdos para un progreso conjunto. De allí resultó la creación de la llamada *Alianza para el Progreso* con objetivos de mejoramiento social, tratando de erradicar el analfabetismo y mejorar las condiciones de vida.

- **Guillermo León Valencia (1962-1966).** Su administración se caracterizó por el número tan grande de huelgas originadas por los sindicatos.

Durante su gobierno se lograron los siguientes propósitos:

- ❖ Se reformó el poder judicial por medio de la creación de más tribunales y juzgados.
- ❖ La creación de la Junta Monetaria que asumió el manejo de las políticas monetarias, crediticias y cambiarias del país.
- ❖ Se dieron normas de legislación de carácter individual y colectivo y se estableció el salario dominical.

En este periodo, la violencia se redujo notoriamente por lo que se lo denominó a Valencia “El presidente de la paz”⁵. Sin embargo, es importante resaltar que su

⁵ Ibíd. p. 252.

labor para frenar la violencia no fue definitiva y ésta siguió intensificándose en los años posteriores a su gobierno.

1.2.3 La violencia. Este fue un fenómeno social que se extendió por gran parte del territorio nacional y adquirió características propias en algunas regiones del país. Si bien es cierto que se desarrolló con mayor intensidad a partir de 1949, no podemos desconocer los brotes de la violencia que vivía el país antes de esa fecha.

Dicho fenómeno tuvo una gran incidencia durante esta época de estudio dentro de la cual se enmarca la presente investigación, por lo tanto, la cronología de este hecho, quizás desde sus inicios se la puede describir de la siguiente manera⁶:

1949-1953: Extensión de la violencia por caso todo el país y agudización de su carácter partidista con las acusaciones al conservatismo por propiciarla desde el gobierno y la reacción liberal.

1953-1954: Primera tregua como consecuencia del asenso de los militares al poder y las garantías que Rojas Pinilla ofreció a quienes abandonaran la lucha.

1954-1958: Recrudescimiento de la violencia, esta vez caracterizada por la reducción geográfica del fenómeno pero no de su intensidad.

1958 y primeros años del Frente Nacional: Aunque en un principio la violencia se redujo un poco, durante los primeros años de la década de los 60 se recrudesció y adquirió el carácter de una lucha social sin motivación partidista.

Sin embargo, la violencia, como se mencionó al principio de este capítulo, tiene varias características que iniciaron y desarrollaron este aspecto de la historia política y social del país. Estas son:

❖ ***La violencia como manifestación de un conflicto político:*** Esta es la interpretación más frecuente que se hace de este fenómeno,

⁶ Ibíd. p. 247.

dado que los partidos políticos se disputaban el poder y que dirigidos desde las ciudades, miles de campesinos se lanzaron a la lucha armada para defender consignas partidistas.

- ❖ **La violencia como expresión de un conflicto de clases:** El análisis de la sociedad colombiana después de 1930, así como los problemas existentes alrededor de la tenencia de tierras, se explica como una lucha social. Esto originado por la reforma agraria impulsada por Alfonso López Pumarejo que pretendía facilitar la adquisición de la tierra por parte de los campesinos que no eran propietarios. Esta reforma también prohibía a los terratenientes expulsar de sus tierras inexploradas a colonos invasores que las necesitaran para su subsistencia.

La gran oposición a las reformas de 1936 no permitieron su realización y los campesinos, esperanzados en la reelección de López para que cumpliera sus promesas, fueron defraudados. *La Revolución en Marcha* había perdido su impulso inicial y Gaitán canalizó la oposición. Pero Gaitán fue asesinado y la violencia se convirtió en instrumento de los campesinos para reclamar sus derechos y de los terratenientes para desalojar a los invasores.

Frecuentemente fueron apoyados y aún dirigidos por intelectuales de las ciudades pero también contaron con líderes de su clase social. Después de la muerte de Gaitán este conflicto se intensificó y adquirió características complejas en las diferentes regiones del país.

En algunos lugares, en especial en los Llanos Orientales, la violencia adquirió un carácter partidista pero éste no fue el único móvil de la lucha. Igualmente surgieron las *Guerrillas liberales* que reaccionaron contra los intentos de hegemonía conservadora y contra los grandes propietarios, especialmente en grupos guerrilleros que contaban con líderes surgidos del campesinado.

Guadalupe Salcedo, dirigente guerrillero fue uno de los líderes que se formaron bajo esta tendencia. En otras regiones, como en el departamento de Tolima, por ejemplo, la influencia del comunismo dio comienzos en la década de 1960, un carácter diferente a la lucha. Se presentó el fenómeno de *Repúblicas independientes* que se formaron en esa región contaban con una organización propia, diferentes a otras regiones del país. De hecho, estas zonas, a finales del gobierno de Rojas Pinilla, sufrieron una fuerte persecución por parte de las fuerzas militares y se las denominaba *zonas de operaciones militares*.

Sin embargo, un aspecto muy importante dentro de esta época de la violencia fue la amnistía, que quizás fue la única que se ha presentado en toda la historia de Colombia con las consecuencias que tuvo ésta.

Al acogerse los grupos guerrilleros a este programa de amnistía, con el paso del tiempo tuvo las siguientes características:

- ❖ Esencialmente democrático, que podría verse como una derivación o continuación de las banderas que habían acogido y defendido en los años de la resistencia (después de la muerte de Gaitán).
- ❖ Demanda de garantías elementales, como el derecho a la vida y a la integridad física.
- ❖ El reconocimiento del título de guerrilleros y no de simples bandoleros.
- ❖ Libertad para los presos políticos, levantamiento del Estado de sitio y elecciones libres.
- ❖ Libertades políticas y sindicales, libertad de expresión hablada y escrita.

Estas y otras consideraciones perduraron pero ya no con la intensidad de sus inicios de carácter partidista sino por la búsqueda de poder y la lucha originada con el inconformismo del sistema político cuyo fin último es conseguir la autonomía bajo el carisma comunista y este auge se incrementó durante la década de los sesenta, emprendiendo así la lucha por el dominio del aparato estatal.

1.2.4 La economía colombiana a mediados del siglo XX. La oposición a las medidas agrarias de 1936, impidió que éstas se llevaran a cabo en su totalidad y el descontento campesino se hizo notar. En 1948, Gaitán que había canalizado la oposición al gobierno se convirtió en una voz de las clases menos favorecidas ante el gobierno, pero el asesinato y la posterior ola de violencia frenó en cierta medida el progreso económico debido a los cambios que se derivaron de este hecho ya que obligó a los campesinos a refugiarse en las ciudades, fomentándose el desempleo y la miseria en los centro urbanos. Como ya se ha dicho, esta época que se extendió desde 1948 hasta principios de la década de los 60, muchos campesinos lucharon por sus tierras y desde entonces se conformó una lucha económica-social diferente a la violencia partidista.

Con respecto a la industrialización colombiana, iniciada gracias a los capitales acumulados por el comercio del café y favorecida por las crisis internacionales, ocasionó el crecimiento de las ciudades sin previa planificación y sin contar con recursos suficientes para prestar atención y servicios a la gran masa de población, que atraída por el trabajo de las industrias y de las fábricas, comenzó a emigrar a los centros urbanos, en un proceso que se hizo especialmente intenso desde 1940.

Durante la década de 1950, la industria colombiana inició una nueva etapa, pues la simple producción de bienes de consumo se complementó con la fabricación de bienes intermedios, es decir con la industria química y metalmeccánica. Con esta base se crearon nuevas fuentes de trabajo y, en consecuencia, creció la migración masiva del campo a la ciudad.

Este proceso de ocupación ha dado paso a la formación de enormes zonas de pobreza, puesto que el campesino que se establecía en las ciudades no tenía la preparación que le permita desempeñarse en empleos dignos, dando origen a la inseguridad y la delincuencia.

- **Impacto de los planes de desarrollo.** La política económica de la década de los 40 se había caracterizado por el énfasis hecho a los instrumentos dirigidos a la modernización de la agricultura, la realización de obras de infraestructura y la innovación institucional dejando atrás la tradición y lo artesanal.

La coyuntura de la guerra había permitido un despegue industrial y las crecientes demandas de las áreas urbanas presionaban aumentos en la producción agrícola.

En la década de los cincuenta, a pedido del gobierno nacional (Mariano Ospina Pérez), se realizó un estudio económico denominado *Misión Currie*, y publicado en el documento "Bases para un programa de fomento para Colombia 1950"⁷ y financiado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF). De ese estudio se concluyó que el progreso de la economía en Colombia se realizaría bajo los siguientes parámetros:

⁷ Op. Cit. por MARTINEZ, Astrid. Planes de desarrollo y política agraria en Colombia 1940-1978. 1 Ed. Bogotá : Editorial de la Universidad Nacional de Colombia, 1986. p.16

- a. La realización de un programa de transporte.
- b. La provisión de una base estadística concordante con las necesidades de planificación.
- c. La conformación de un comité de planeación encargada de asesorar al Presidente en política económica, en particular en los campos monetario, fiscal y cambiario.

Currie⁸ menciona que: “La elevación de nivel de vida en Colombia depende principalmente del aumento de la productividad agrícola, no sólo porque de allí surgirá una cantidad mayor y más diversificada de alimentos, fibras y productos de exportación, sino también y principalmente, porque ello dejará mano de obra disponible para la producción de otras cosas”. Estas otras cosas que menciona Currie, podrían ser la reactivación y mejor desarrollo de los sectores industrial, comercial y financiero que en realidad apenas estaban abriendo espacios, en especial el primer sector.

De todos es conocidos que el fin de la II Guerra Mundial, creció el comercio exterior y se reactivó la economía. Las exportaciones aumentaron al igual que las importaciones pero en menor medida, debido a que el café cobró un ritmo ascendente de precios y con las divisas obtenidas, el sector industrial en crecimiento, repuso y aumentó sus maquinarias.

Durante este periodo, se indicó un crecimiento industrial del 11.5% ⁹anual como promedio entre 1945 y 1950. En diciembre de 1949, cuando el país se desangraba en medio de la violencia, el presidente de la ANDI declaraba en el periódico “El Colombiano” de Medellín, “La situación de Colombia en este momento es la mejor que se haya contemplado hasta hoy”¹⁰.

La década del 50 fue un período de bonanza económica y de trastornos socio-políticos. La expansión industrial y el desarrollo de la agricultura comercial, iniciadas en el decenio anterior, consolidaron y extendieron su radio de acción.

⁸ Ibíd. p. 12.

⁹ y ⁸ ARRUBLA, Mario. Op. cit. p. 169.

Laureano Gómez adelantó durante su gobierno una política de apertura al capital extranjero y de apoyo a los capitalistas nacionales, al igual que el fomento de los cultivos aptos para la exportación y asesoría técnica a los agricultores. Intentó, también, impulsar la industria tratando de solucionar el problema que para esta actividad acarrearaba la libertad de comercio. Es necesario aclarar, que en el sector transporte existía un gran monopolio en el control de venta de insumos, el cual poco a poco, justamente en este gobierno se abrió paso a la libertad de comercio el cual logró mejorar las condiciones de vida de los transportadores.

Luego de la amnistía ofrecida por Rojas Pinilla, se empezó una reconstrucción económica en el área rural, la cual estaba muy deteriorada por la situación de violencia propendida durante los años anteriores. Estadísticas aproximativas sólo comenzaron a levantarse en 1957 y revelaban un cuadro dramático, especialmente en el departamento de Tolima, donde aproximadamente 361.000 personas¹¹ habían salido del territorio a otras regiones del país, entre ellas Nariño.

Para responder ante la situación existente, Rojas tenía a su favor la gran estructura de una economía exportadora, con precios del café muy altos (95.53 centavos de dólar la libra en marzo de 1954¹²), sin embargo, para obtener recursos adicionales y facilitar el funcionamiento del Estado, impuso nuevas cargas tributarias a los dividendos de bonos y acciones y, para aliviar la angustia de los campesinos, propuso una reforma agraria. Sin embargo, la bonanza cafetera desapareció y los industriales, la banca y las compañías de seguros empezaron a protestar por las medidas impositivas aplicadas por la última reforma fiscal en donde se establecía un impuesto de "*Beneficios industriales*", pero la ANDI y FENALCO protestaron por una doble tributación. Se creó un impuesto por las exportaciones de café y la FEDECAFE y FENALCO se opusieron. Se dio la liberación de importaciones en forma abierta y la inversión estatal en sectores muy monopolizados como la banca (creación de bancos Popular y Cafetero) y los cementos; lo cual desató la oposición de los grupos privados que veían en estas empresas estatales unos competidores.

Durante este gobierno, el programa económico tuvo dos espacios: El primero se hacían inversiones grandes en la agricultura mediante al compra de maquinaria y fertilizantes y la construcción de distritos de riego, los cuales beneficiaron al Valle

¹¹ SANCHEZ, Gonzalo. La violencia: de Rojas al Frente Nacional. En: Nueva Historia de Colombia. Vol. II. Capítulo 7. Bogotá : Ed. Planeta, 2000. p. 158.

¹² *Ibíd.* p. 158

y al Tolima favoreciendo los cultivos de azúcar, arroz y algodón. El segundo, es la financiación de obras de infraestructura como la construcción de centrales hidroeléctricas, los ferrocarriles, aeropuerto El Dorado y las instalaciones de la televisión nacional, obras que en su conjunto le dieron un nuevo ritmo a la reproducción de capitales tanto urbanos como rurales.

Durante el Frente Nacional se presentaron dos ritmos aparentes de la economía colombiana: en el primer gobierno, correspondiente a Lleras Camargo, se le siguió dando un fuerte impulso al campo a través de la Reforma Agraria pero se descuidó el sector de la inversión urbana. En el siguiente gobierno, de Valencia, la economía hacia el sector campesino se frenó un poco, en el sentido de que la Reforma Agraria que venía implementándose fue descuidada pero se restableció el trabajo en las ciudades, fomentando la industria y la inversión de los capitalistas al igual que se sigue la política de exportación e importación que beneficiaron en su momento a las industrias existentes debido a la organización en cuanto al manejo de las divisas.

1.3 CONTEXTO HISTÓRICO LOCAL

1.3.1 Pasto y Nariño, mandatarios. Nariño y en especial Pasto se encontraban en una situación política donde eran importantes las amistades partidistas y el clientelismo. Obedeciendo a la política de que un gobierno liberal despide a trabajadores conservadores y viceversa, generalmente muchas de las obras que se iniciaban durante un gobierno obtenían el descuido del otro si el nuevo gobernante pertenecía al partido contrario.

Pasto, a lo largo de la época de estudio, tuvo varios alcaldes, los cuales duraban muy poco tiempo en el gobierno, entre otras causas, por la que se menciona anteriormente. Los mandatarios de la ciudad entre 1948 a 1965 fueron los siguientes¹³:

❖ Edmundo Medina	1948.
❖ Teódulo Dulce	1949.
❖ Carlos Albornoz Rosas	1950.
❖ José Félix Guerrero	1951.

¹³ Alcaldes de Pasto. En: El Pastuso. Pasto. Septiembre de 1998. Pág. 6 ,7.

❖ Guillermo Moncayo Navarrete	1951.
❖ Luis Martínez Villota	1952.
❖ Hernando De la Rosa	1952.
❖ Eduardo Buchelí	1953.
❖ Jorge Guzmán	1955.
❖ José María Salazar Albán	1957.
❖ Mario Córdoba Pérez	1958.
❖ Nelson Álvarez Muriel	1960.
❖ Eduardo Martínez Segura	1961.
❖ Alberto Santander Nevares	1962, 1964.
❖ Edgar Guillermo Sañudo	1962.
❖ Eudoro Benavides Rivera	1963.

Realmente, los planes de gobierno y, en especial de desarrollo no existen en forma escrita, sin embargo, en el capítulo pertinente a la historia del transporte, se evidencia la participación de la mayor parte de los mandatarios y su compromiso frente a este servicio, aunque podemos decir que los gobernantes que se destacaron dentro de su administración fueron Guillermo Moncayo Navarrete por las obras de pavimentación e infraestructura, al igual que Alberto Santander Nevares por gestionar un plan vial y reglamentar el tránsito acorde con el Pasto de la época que se caracterizaba por un crecimiento acelerado de la población

En la gobernación del departamento, la situación no era muy diferente. Los mandatarios también fueron personajes alternados de ambos partidos. Durante esta época gobernaron¹⁴:

❖ José Félix Jurado De la Rosa	1949.
❖ Aurelio Caviedes Arteaga	1950.
❖ Sergio Antonio Ruano Monzón	1953.
❖ José María Velasco Guerrero	1956.
❖ Carlos Albornoz Rosas	1957.

¹⁴ Gobernadores de Nariño. En: El Pastuso. Pasto. Septiembre de 1996. Pág. 6 , 7.

- ❖ Jorge Rosero Pastrana. 1958.
- ❖ Carlos Moncayo Quiñónez 1960.
- ❖ Guillermo Zarama Villota 1961.
- ❖ José María Salazar Buchelí 1964.

Aurelio Caviedes, conservador, tuvo un gran apoyo del gobierno nacional, debido a que en aquel entonces era presidente Mariano Ospina Pérez, de la misma afiliación política y el cual financió la construcción del aeropuerto “Ospina Pérez” ubicado donde hoy Jongovito, al igual que la construcción de carreteras departamentales. Al final de la administración de Ospina, se iniciaron los trabajos del aeropuerto “El Cano”.

Sergio Antonio Ruano contó con el apoyo en masa de la población pastusa y atendió a las necesidades que tenía. Durante su gobierno se construyeron el coliseo, que lleva su nombre y el Estadio Libertad.

En la década de los años cuarenta se incrementa la inmigración y las colonias norteñas y extranjeros que intervinieron significativamente en el desarrollo de la ciudad. Algunos asumen posiciones directas en el comercio, la banca y las entidades sociales.

En los años cincuenta se acentúa la expansión de la ciudad nuevos barrios van conformándose, multiplicando las nomenclaturas, casi siempre fuera de toda planificación, de modo que las comunicaciones y servicios se dificultan. Pasto empieza a volverse una ciudad caótica en donde no se observa la actuación de las autoridades municipales para la organización de la ciudad.

En estos mismos años culmina un viejo anhelo de la ciudad: disponer de un aeropuerto que les ofrezca las ventajas de un transporte cómodo y rápido. Hasta entonces tenía que utilizarse el campo de San Luis, en Ipiales . En cambio Pasto venía pensando en un aeropuerto desde 1945.

Este aeropuerto fue inaugurado por el General Gustavo Rojas Pinilla en 1953. En este mismo año se dio a conocer el decreto por el cual se anexaba a Nariño la comisaría del Putumayo, separada desde 1912.

1.3.2 Las políticas económicas nacionales en el departamento de Nariño. En la contextualización nacional, apareció un personaje que era Launchin Currie, quien se encargó de realizar un estudio económico a nivel nacional para determinar alternativas de solución en vías de mejorar la economía nacional. Expuso que el desempleo y subempleo son atribuidos a la falta de inversión o restricción de la oferta y también derivándola de una defectuosa asignación de capital.

Según Cerón (1982), Currie sostiene que “los niveles de acumulación alcanzados son suficientes si se les da una adecuada rentabilidad, lo que preocupa es la presencia de un capitalismo internacional en la utilización de los recursos que deja por fuera de la explotación capitalista a grandes regiones y masas de la población e impide la integración del mercado y la consolidación del mismo”¹⁵. En conclusión, teniendo en cuenta la oferta y la demanda, Currie establece estrategias de desarrollo económico y las perspectivas de un mejoramiento sustancial de los mercados internos de una región.

En Nariño, la oferta y la demanda estaban dependiendo de un factor: el capital. Literalmente, nuestro departamento ha sido una de las regiones, que, además de sufrir un marginamiento por el mal estado de la vía al norte y tener pocas fuentes de empleo propias, no existe el capital suficiente para implementar industrias propias y la gente se deriva económicamente de la agricultura, actividad que deja poca rentabilidad.

Pero, retomando a Cerón, menciona que en la década de los cincuenta Pasto, alcanza niveles de industrialización muy importantes en su historia, “que suman el 28% del producto interno regional, gracias a las actividades textiles, de tejido, tabaco y otros que pese a su nivel artesanal logran desarrollar buenos índices de industrialización”¹⁶. Todo esto, por supuesto, agiliza y fortalece las operaciones y actividades complementarias que permitieron una apertura del mercado laboral a otras labores y oficios no tradicionales.

¹⁵ CERÓN Solarte, Benhur. Contexto socio-económico de las migraciones internas en Nariño. 1 Ed. Pasto : Ed. Universidad de Nariño, 1982. Pág. 23.

¹⁶ *Ibíd.* Pág. 24.

El siguiente cuadro representa una comparación del crecimiento económico de Nariño entre la década del 50 y del 60:

**Tabla 1. Nariño: producto interno bruto a precios de mercado.
Indices y tasas de crecimiento.**

PIB	1950	1955	1960	1965
Indice del producto	1050.9	1476.9	1961.7	2045.1
Participación de Nariño en Colombia	2.13	2.30	2.52	2.09
Tasas anuales de crecimiento	7.04	5.84	0.84	

FUENTE: SVENSON C. Gustavo. El desarrollo económico departamental 1960-1970 Pasto : Imprenta departamental. p. 6.
(Fragmento pertinente).

En la tabla anterior se puede observar un margen comparativo del crecimiento del producto interno bruto durante la década del 50 y el 60.

Se puede observar que en verdad se observa un desarrollo comercial y económico de los cincuenta al presentar una tasa de crecimiento del 7.04% entre 1950-1955 y un descenso entre 1955-1960 de 5.84%.

Estas tasas de crecimiento nos dejan ver que la economía en el departamento, si bien tiene fuerte arraigo agrícola, los productos contribuyen al fortalecimiento del comercio y al flujo de capital, lo que ya no se observa entre 1960-1965, en donde la tasa de crecimiento baja bruscamente al 0.84% y se evidencian, por supuesto, crisis económicas que se ven reflejadas en la falta de inversión en infraestructura urbana.

Estos y otros aspectos se amplían en el siguiente acápite.

1.3.3 Desarrollo económico de Pasto. Pasto y algunos centros regionales de Nariño surgen como enclaves coloniales fundados en áreas estratégicas, que permiten la concentración y el reparto de excedentes generados por la producción y el sistema fiscal de recolección de tributos, dada la abundancia de fuerza de trabajo indígena existente.

Desde entonces, Pasto se mantiene como una de las ciudades más importantes del país, aunque la sociedad es manejada por una clase dominante de latifundistas que conservan características feudales, tales como la rigidez en la estratificación social, ideas y costumbres religiosas por una concepción teológica del mundo que aún se conserva a mediados del siglo XX.

La producción de la región es eminentemente agrícola, con productos de los tres pisos térmicos. En los municipios cercanos a Pasto, se producen artículos de consumo inmediato en escala comercial, debido a la proximidad del mercado. Se produce panela y anís que abastecen la industria licorera departamental, trigo para los molinos, tabaco cuya producción la recoge totalmente la Compañía Colombiana de Tabaco, café destinado al consumo y a la Federación, etc.

Pasto es un mercado urbano de amplio consumo y comercio, debido a que es el punto céntrico de donde parten las vías que componen la red de carreteras y por el número de habitantes que alberga. Además es importante por ser sede de establecimientos bancarios y comerciales y centro político-administrativo.

En la década del 40, el comercio de productos agrícolas valoriza algunos espacios y conduce a la abolición de los resguardos existentes en el Valle de Atríz.

La ganadería de los alrededores experimenta mayor desarrollo por el aumento de la

población y la creciente demanda de cuero como materia prima para las abundantes zapaterías y tenerías. Se suma el empuje de actividades novedosas como fábricas de vino, cerveza, gaseosas, velas, jabón, hielo. En cuanto a la construcción hay 35 ladrillerías y fabricación de baldosas y artículos de hierro y cemento.

Las empresas oficiales y de servicio público asumen la responsabilidad del suministro de electricidad, agua, teléfonos, licores, administración de plaza de mercado y transportes.

Cerón (1997), cita a Illera en un censo que realiza sobre el transporte donde menciona que Pasto hay 189 camiones y refleja un desarrollo sorprendente del transporte de carga. Se destacan la Cooperativa Limitada de Transportes, Compañías Unidas de Transportes y Comisiones, Ferrocarril de Nariño y otros.

La naciente actividad del transporte se debe a que después de abrir la vía a Popayán, Pasto se convierte en un mercado nuevo, centro comercial y administrativo que congrega múltiples actividades; en esas condiciones es importante combatir el aislamiento con transporte propio y eficiente que garantice autonomía en el flujo de mercancías y personas.

Aunque se cuenta con un crecimiento relativo en la economía con respecto a la creación de empresas, no constituye un síntoma de desarrollo industrial puesto que el capital invertido tiene relación con la producción de alimentos, bebidas, confección, procesamiento de cuero y madera donde el insumo más importante es la mano de obra y no la inversión en maquinaria.

Las principales industrias que se desarrollan en Nariño y tienen una fuerte incidencia en Pasto por ser centro comercial son : industria eléctrica, industria química, industria de alimentos, artes gráficas, bebidas, transformación de metales preciosos, maderas, metalurgia, artículos para construcción, tabaco, textiles, tejidos, vestidos.

En Pasto, se concentra la escasa infraestructura existente, mejor servicio de electricidad, además de las ventajas comparativas que surgen de ser centro administrativo, asiento de la clase política y con el mayor porcentaje de población urbana que dinamiza la demanda, se deriva entonces que la década del 50 se constituye en una etapa trascendental en la evolución de Pasto.

En esta década encontramos el primer auge relativo del comercio y la construcción en la zona urbana de Pasto, producto de su proceso de intercambio con el norte del país. Es de anotar que en los años cuarenta se habían perfilado algunos detalles de este comportamiento comercial, ya que se establece el primer sistema de transporte urbano con una cobertura importante en la población y también se empieza a notar una preocupación sobre la utilización de los espacios públicos aunque no excede

todavía el pensamiento de la gente de la antigua “aldea o pueblo grande”¹⁷ que había perdurado hasta los años treinta.

En los cincuenta, se muestra cómo esa ausencia de una organización urbana, es el hecho en que el mercado principal se deja de utilizar ya que su carácter de plaza principal había aglutinado ya otros servicios de importancia como las estaciones de transporte intermunicipal, hotelerías, restaurantes y bodegas, así como también la aglomeración de sectores regularmente marginales, proliferando de esta manera el inquilinato que dependía de la prestación de dichos servicios.

Como a nivel nacional, en estos años se presenta el auge de la dictadura militar de Rojas Pinilla, la cual, desde el punto internacional se enmarca dentro de la época de oro del capitalismo, caracterizada por el incremento del desarrollo industrial, manufacturera, del sector industrial y de alimentos, se desarrolla un crecimiento que contribuyó a la ampliación de la frontera agrícola, a afianzar el capital en la agricultura y a consolidar la formación del mercado nacional, la política económica del proteccionismo y del gobierno benefactor, que primaba ante otros intereses particulares.

Es así que la industria textil colombiana obtuvo enorme ahorro de costos, tiempo y de trabajadores, con la aplicación de la ingeniería industrial. Esta coyuntura económica, para el departamento de Nariño, y, en especial para Pasto, significó la apertura del Aeropuerto Antonio Nariño, el mejoramiento de la vía al norte y, sumado a la mentalidad empresarial de algunos pastusos, que comulgaban con la política de la dictadura de liberalizar las importaciones, hizo que en la ciudad de Pasto se incrementara la importación de bienes de consumo duradero, pero también de bienes intermedios y de capital, como maquinaria, lo cual incidió en el empuje modernizador del sector industrial y comercial.

Valga la pena mencionar aquí, que la industria del transporte urbano, gracias a esta política de desarrollo económico importador, logró ampliar en un gran margen el parque automotor, ya que las condiciones de abastecimiento de insumos como llantas, combustibles, ahora eran más benéficas que en los años cuarenta, donde si bien se impulsaba el comercio internacional, existían los monopolios que dificultaban el abastecimiento, lo que no sucede con las políticas de libre importación.

Para la época en mención, un sector de la capital había adoptado el sistema de ahorro como elemento básico de enriquecimiento y asenso social, en detrimento de la inversión como factor decisivo en los procesos de acumulación de capital y de

¹⁷ LOPEZ Enríquez, María Cristina y otros. Análisis económico-histórico del municipio de Pasto en el siglo XX 1886-1986. Tesis Economía. Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas. Pasto : Udenar. 1992. p. 195.

industrialización. Este factor contribuyó a que los particulares restringieran de alguna manera los procesos de asociación con terceros para la inversión y sigue presentándose en su mayoría, la constitución de empresas unipersonales, que, como ya se mencionó en otro aparte, se debe al temor del riesgo comercial, aunque en la década del sesenta se empiezan a ver cómo los sistemas de ahorro impulsan la expansión de los bancos en nuestra ciudad.

Para los 60, el comercio en Pasto empieza a sufrir las consecuencias de un mercado aún tradicional pese a la industrialización que se presenta durante los 50, por la acción del contrabando, la integración del mercado nacional que hace que la industria pastusa no se encuentre en condiciones de competir con los productos antioqueños, por ejemplo. Además, hacen su presencia negativa, las políticas del modelo económico industrial, en donde sobreviven a esta economía las empresas que tengan mayor inversión en maquinaria y no las que lo hicieron en mano de obra.

Pasto, durante esta época cuenta con dos plazas principales que se convierten en el centro dinámico del comercio agrícola y de servicios y que, por supuesto, se convierten en los sitios que mueven el capital dentro de la ciudad: La Galería, especializada en productos agrícolas y Bombona, donde se comercian artículos populares, especialmente textiles de procedencia ecuatoriana.

Después de un corto auge industrial, Pasto y Nariño se convierten en una de las regiones de menor desarrollo en el país, debido al escaso crecimiento de la inversión pública y privada, así como también el poco estímulo a la inversión de los empresarios. Sin industria propia el desarrollo se orienta hacia el comercio y transporte, pues debido a la localización geográfica éste último sector se convierte en el sostén económico de la región, absorbiendo la inversión que eventualmente podría dirigirse a otro tipo de actividades económicas.

El desarrollo urbano de Pasto ha sido muy lento en comparación con otras ciudades del país lo que se explica fácilmente por las características de sus economías; cuando en Medellín se ha desarrollado una economía industrial, propiamente capitalista, en Pasto, las actividades económicas siguen siendo el reflejo de una economía semi-feudal de latifundios y minifundios.

Si bien es cierto que existe movimiento bancario y comercial, al igual que en los grandes centros del país, su cuantía y calidad son reducidas que no alcanzan a pesar significativamente en la dinámica del desarrollo económico nacional.

La expansión urbana que representa el 77%¹⁸ durante el periodo intercensal 38-51, se debe principalmente al papel que han desempeñado las vías de comunicación, al permitir el comercio con los grandes centros consumidores del país. Pasto adquiere importancia por ser un punto redistribuidor, tanto de los productos manufacturados del norte como de los productos agropecuarios del departamento. Es en este sentido como se debe entender principalmente la influencia que ejerce Pasto sobre los municipios ubicados en sus cercanías.

Los 64.000¹⁹ habitantes urbanos que se calculan en 1958, representa un mercado potencial, capaz de consumir la mayor parte de la producción explotada, aunque el 49% de la población dependen económicamente del campo, hecho que reduce en gran parte la demanda efectiva en el mercado, pero se debe tener en cuenta que la capacidad de compra es muy baja, reduciéndose la demanda efectiva de los productos del mercado local.

1.3.4 Desarrollo urbano de Pasto. El proceso de urbanización de la ciudad, lo mismo que su estructura interna se definen a partir de las condiciones socio-económicas bajo las cuales opera la ciudad desde la colonia.

En consecuencia, se sigue la ubicación y direcciones que establece el comercio y las actividades administrativas, tanto civiles como religiosas; las iglesias de San Agustín, San Andrés, San Juan Bautista y los diferentes conventos marcan los sectores más urbanizados, poblados por las familias pudientes.

Hacia la periferia de la ciudad donde están las vías de comunicación se ubican las clases pobres: Calle Angosta, Caracha, Obrero, Río Blanco, etc., configuración que perdura hasta la mitad del siglo XX, al no ocurrir cambios sustanciales en la economía regional que generen un proceso urbano acelerado.

El nombre de algunos lugares, de calles, plazas, caminos, tienen que ver con referencias de elementos importantes que estructuran el espacio circundante y constituyen puntos de referencia y elementos evocadores. La importancia de estos elementos varía de acuerdo a la trascendencia que tienen en el tiempo y en el espacio.²⁰

Las calles rectas y la uniformidad de las fachadas simbolizan la rectitud moral. Fachada es la imagen de prestigio de la vida pública. Existen calles tortuosas,

¹⁸ CHAVES, Milciades et. al. Nariño. Ministerio de trabajo. Bogotá : División técnica de la seguridad social campesina. 1959. p. 52.

¹⁹Ibíd. p. 56.

²⁰ BASTIDAS Urresty, Julián. Historia Urbana de Pasto. Pasto : Ediciones Testimonio, 2000. p. 265.

formadas generalmente por la depresión del terreno que no se mencionan en las crónicas ni aparecen en dibujos o fotografías; generalmente llevan nombres indígenas.

La calle del Churo: Calle estrecha y zigzagueante. (Churo, palabra de origen quechua que significa caracol o forma ensortijada).

Barrio Caracha: Toma el nombre del río adyacente (Caracha, escama que se desprende al secarse una irritación cutánea y en quechua se denomina a los peces que viven adheridos a las piedras).

De las monjas: Al pasar por donde las Conceptas. (Ahora Gobernación de Nariño).

Ullaguanga: Playa donde los gallinazos esperan los desechos de la carnicería. (Quechua: Ulla: gallinazo, guanga: manojo, montón).

Durante los años veinte, la ciudad crea un nuevo eje de estructuración: es la calle por donde ingresa la carretera del sur (Calle 18) donde se levantan grandes residencias cuyo piso inferior se adapta generalmente para el funcionamiento de almacenes y oficinas. En esta calle se construye la Plaza de Mercado que acentúa la importancia del sector.

Por los vínculos comerciales de Pasto con la provincia de Sibundoy, el camino del Ejido se convierte en una calle larga enmarcada de casas sencillas y rodeada de grandes parcelas agrícolas que serán urbanizadas en los años siguientes.

Los tramos de los ríos del área urbana pierden la importancia que tenían para el baño o para lavar ropas y comienzan a ser sepultados en canales subterráneos para construir nuevas calles o avenidas. Buena parte del río Pasto se había canalizado entre 1939 y 1940.

La pavimentación de las calles es otro de los atractivos que se presenta en la época y comienza a levantarse el ancestral y laborioso empedrado que se había convertido en una imagen de atraso. Con el aumento en el número de las calles se impone nomenclatura numérica con lo que se busca también eliminar los nombres tradicionales que tenían.

En 1940 se inaugura la Avenida Santander. Es la antigua alameda del barrio San Sebastián que se reforma y se moderniza; tiene 400 metros de largo por 40 y las calzadas están separadas por una franja verde destinada a jardinería y siembra de árboles.

Otras calles²¹ que tienen su historia son:

La calle del Convento, ubicada entre carrera 24 con calles 19 y 20 porque se encontraba el antiguo Convento de las Conceptas y hoy funciona el edificio de la Gobernación de Nariño.

Calle del Pantano, zona cenagosa en la Colonia, corresponde a los barrios de la Merced, la calle angosta y la Panadería. Ubicada entre calles 15 con cras.22 y 23.

Calle de Soto o de la cárcel, pensadores que pregonaban los “derechos universales y de ciudadanía”, “La Revolución Francesa”, lugar donde pudo estar reclutado Don Tomás de Santacruz.

Calle del correo: Calle 18 entre carreras 25 y 26.

Calle de la Herrería: Calle 18 carreras 26 y 27.

El Chorro alto: Carrera 25 parte alta con calle 11.

La calle de la Bolsa: Calle 14 con carrera 27.

Calle de Taminango: Calle 12 carrera 28.

Calle de la Chiral: Calle 18 carreras 26 y 27.

El Mar Rojo: Carrera 25 calle 22.

Calle del Hospital y calle de los Almuerzos: Calle 16 entre carreras 26 y 27.

Calle Real: Carrera 25 con calles 15, 16, 17.

Calle del Regimiento: Calle 19 con carrera 26 esquina.

Calle de la Carnicería: Calle 22 y 22^a con carrera 24. Sector Dos Puentes.

Calle Angosta: Pantano del Cerrillo o Colorado. Calle 15 con carrera 22.

Calle del Descolgadero de madera: Calle 22 entre carreras 19 y 20. Antigua Salida al Norte.

Calle de la compuerta: Calle 18 con avenida 20 de Julio.

La avenida de los Ejidos (Ejido): Esquina de la carrera 19. Batallón de Boyacá y campos aledaños.

Plazoleta de la Merced: Frente a la Iglesia, ubicada en la calle 18 entre carreras 22 y 22^a.

Según el padre Jaime Alvarez, S. J., ya fallecido, en su obra “Este es un día en San Juan de Pasto”, manifiesta que esta nomenclatura, tan especial que recibían las calles de la ciudad, por donde transitaba la población cambió:

“Abril 2. (1940)

Se comenzó la nueva nomenclatura de la ciudad para reemplazar los nombres

²¹ Tomado de San Juan de Pasto, Historias por contar. Pasto : Somos por Pasto, 1998. p. 219.

antiguos muchos de ellos históricos, de origen colonial: Caracha, del Churo, Calle real, Hullaguanga, Calle Caliente, Camellón de Rumipamba, etc.

En Pasto hay la particularidad de que son las calles, que van de norte a sur, y no las carreras de oriente a occidente, las que tienen prelación”²².

Durante la década del 50 se registra alta movilidad de la población. Al Valle del Cauca, Putumayo y Pasto que presionan la expansión de la ciudad y su consecuente estratificación urbana socio-económica en la siguiente forma:

La primera etapa de sub urbanización de la clase alta se dirige a Las Cuadras y Palermo, por cuanto el centro de la ciudad se vuelve obsoleto, las construcciones y las calles ya no obedecen a los imperativos de una sociedad modernizada.

Barrios antiguos: Áreas de San Andrés, antigua Plaza de mercado (calle 19), antigua Calle Angosta, San Felipe, Bombona y Río Blanco.

El hecho de que la sociedad perteneciente a la élite pastusa saliera del centro, no fue un obstáculo para que este sector perdiera su importancia heredada desde la Colonia. Antes bien, la permanencia de la Administración Política en esta zona, permitió que siguiera siendo el eje central de la ciudad.

La segunda etapa de sub urbanización se cumple a fines de la década de los cincuenta y sigue el mismo proceso de expansión inicial para la clase alta. Por su parte, la alta densidad de los barrios pobres, especialmente del “Obrero”, obliga también a la población a dispersarse hacia las afueras de la ciudad; se ocupan entonces las partes altas del suroriente, en ocasiones bajo programas del ICT, como los barrios El Tejar, Santa Bárbara, entre 1954 y 1960; posteriormente el barrio Lorenzo de Aldana entre 1961 a 1964.

La razón de esta expansión hacia el suroriente se debe a los bajos precios de las tierras por la distancia al centro y dificultades de servicio como transporte y agua.

Conjuntamente con estos hechos, se da en la década del 50 la construcción de algunos establecimientos como el Hospital Civil, Hospital San Rafael, Hospital San Pedro, Asilo del Perpetuo Socorro, estadio Libertad, Coliseo Cubierto y posteriormente la Ciudad Universitaria; todos en la periferia de la ciudad. Este fenómeno contribuye a la valorización de la tierra de las zonas intermedias, a pesar de las dificultades para extender las redes de servicios desde el centro hasta dichas construcciones. Así se impulsa la expansión de la ciudad sin tener en cuenta un orden, una planificación y

²² ALVAREZ, Jaime. S. J. Este es un día en San Juan de Pasto y en Nariño. Pasto : Biblioteca popular Nariñense, 1988. p. 62.

que al hacer este tipo de construcciones, dejaban unos espacios entre unas y otras, denominados “lotes de engorde”.

Tabla 2. Construcciones de viviendas

Construcciones de viviendas por parte del ICT ²³		
Año	Barrios	No. viviendas.
1940-1950		34
1951-1960	Belálcazar, Palermo, El Tejar, Pandiaco, Santa Bárbara.	408
1961-1970	Santa Bárbara, Lorenzo de Aldana, El Tejar, Santa Cruz, Miraflores, Pio XII, La Rosa, Pandiaco, otros.	

1.3.5 Población en Pasto. A mediados de siglo, Pasto tenía una población de 84.583 habitantes²⁴ en la zona urbana y 32.250 en el sector rural. En esta época, Pasto es la única ciudad cuya población urbana es superior a la rural en el departamento de Nariño. La ciudad fortalece su proceso de modernización gracias al auge del comercio y la industria.

El mejoramiento de los servicios públicos como el acueducto, el alcantarillado, la energía eléctrica y el crédito bancario ayudaron a que muchas empresas adquirieran con más facilidad sus implementos de trabajo como la maquinaria, ampliación de las instalaciones, emplear a mayor número de personal y buscar condiciones para competir a nivel nacional.

A 1957, Pasto contaba con los servicios de energía eléctrica, Acueducto, Matadero y Bus Municipal. Su expansión permitió la ampliación de la red vial, la construcción de

²³ CERÓN Solarte, Benhur. Op. Cit. P. 201.

²⁴ ZÚÑIGA Eraso, Eduardo. Pasto, una visión de su cultura 1950-2000. En: Manual de Historia de Pasto. Vol. 4. Pasto : Graficolor, 2000.

carreteras, el aeropuerto y otras obras que ayudaron al crecimiento y modernización de la ciudad. Todo esto como consecuencia del desarrollo industrial y de la creciente migración del campo a la ciudad se dio una notable expansión urbana.

En el periodo intercensal de 1938-1951, se destacan unas cifras²⁵ que describen claramente como era la población pastusa, las cuales aparecen a continuación:

²⁵ CHAVES, Milciades. Op. Cit. Cuadro 28. "Población y Trabajo". P. 63

Tabla 3. Población según el censo de 1958.

FUENTE: CHAVES, Milciades y Otros. Nariño. Ministerio de Trabajo, División Técnica de la seguridad social campesina. Bogotá 1959.

Característica	Población total	Cabecera %	Resto %	Hombres %	Mujeres %	Crecimiento probable entre 1938-1958	% sobre población total
Población censal 1938	49.644	55.5%	44.5 %	—	—	—	—
Población censal 1958	81.103	60.2%	39.8 %	—	—	—	—
Probabilidad crecimiento 1938-1958	106.640	60.2%	39.8 %	47.8%	52.2%	56.996 habitantes	—
Población infantil	16.110	—	—	49.7%	50.3%	—	15.1%
Población probable en edad escolar	26.067	—	—	46.5%	53.5%	—	24.5%
Población probable en edad activa	61.318	—	—	—	—	—	57.5%
Población probable en edad inactiva	3.145	—	—	—	—	—	2.9%
Indice de natalidad	7.762	—	—	3.911 personas	3.851 personas	—	—
Indice de mortalidad	3.443	—	—	1.956 personas	1.487 personas	—	—

Tabla 4. Composición y distribución étnica 1958.

Grupo étnico	No. De habitantes
Blanco	4.000
Indio	2.000
Negro	500
Mestizo	100.140
Total	106.640

FUENTE: Ibíd.

De esta manera se presenta según el censo, que la población es muy variada en sus diferentes aspectos. Predomina la población femenina con un 52.2% del total, al igual que la población en edad escolar es superada por la mujer con un 50.3%, igualmente, la mujer supera en las estadísticas referentes a la edad activa con 53.5%, la natalidad se presenta más alta entre los hombres con 3.911 y la mortalidad también es alta entre los hombres con 1.956.

La población también se encuentra repartida por grupos étnicos, predominando el mestizo con 100.140 habitantes, equivalentes al 93.9% y el grupo étnico con menor representación es el negro con 500 habitantes, equivalente al 0.46%.

Estas cifras son muy importantes porque nos permite conocer la población y su demografía para establecer en que momento se desarrollo la industria del transporte urbano.

2. LA DECADA DE LOS CUARENTA: EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE A NIVEL NACIONAL, DEPARTAMENTAL Y LOCAL

2.1 AMBITO NACIONAL

Dentro del contexto nacional, son muchos los aspectos referentes al transporte que se manejan para el desarrollo de esta industria en esta década; si bien se ha venido impulsándola desde principios del siglo XX, pero como ya se vió en el contexto histórico, esta es la etapa de mediados de siglo en donde confluyen diferentes hechos y a su vez afectan al transporte.

Tres ministerios son los que manejan directamente esta industria: Ministerio de Obras Públicas, Minas y Petróleos al igual que Comercio. Sin embargo, el primero es el más influyente por cuanto los transportes se relacionan más con el sistema vial.

2.1.1 El gobierno y el transporte. Dentro de este campo, podemos anotar los siguientes aspectos:

- **Problemas de transporte.** Durante el gobierno de Mariano Ospina Pérez, se destacó la política intervencionista en tratar de solucionar los problemas internos de las empresas. En esta época, los trabajadores de las empresas explotadoras de combustible organizaron diferentes movimientos para conseguir varios beneficios de los dirigentes y en especial del gobierno. Es por ello que se realizan paros y huelgas que buscan mejorar las condiciones de trabajo y de vida.

Al respecto se publica lo siguiente:

Hoy se inició el paro general de los petroleros de la Tropical Oil Company y de Shell, en vista de que las Compañías se niegan a solucionar el pliego de peticiones que le fue presentado. El paro de labores se inició en la Central de Casave y en Barrancabermeja (...) El Gobierno se dirigió tanto a los obreros como las compañías ofreciendo sus servicios para el arreglo de este problema social y hasta el momento sólo han contestado las directivas de los petroleros.²⁶

La intervención del gobierno no solamente se mide en su papel de conciliador sino que también se establecen las condiciones para la negociación de los conflictos internos:

²⁶ Los petroleros aceptan la intervención del Gobierno en el paro que se inició hoy. En: El Derecho., Pasto. 12 de octubre de 1946. Pág. 1.

El conflicto petrolero surgido hace algunos días ha sufrido hoy un estancamiento debido a las conversaciones que adelantan los representantes de los trabajadores con los dirigentes de las compañías.

Según declaraciones del Doctor José Ignacio Díaz Granados, jefe del Depto. Nacional del Trabajo del Ministerio se informó que es posible que se llegue a un acuerdo siempre que los trabajadores y las compañías convengan en el nombramiento de un tribunal de albitramento.²⁷

Sin embargo, no deja de ser preocupante para el gobierno, la influencia de las ideologías comunistas que estarían levantando a los trabajadores en contra de los inversionistas y por qué no, en contra del estado. Entonces surgen inquietudes como las siguientes:

Los comunistas criollos que últimamente se han metido con más afán a sembrar la intranquilidad social en todo el territorio del país y ante el descalabro que acaban de sufrir con la huelga de la Tropical Oil Company. (...)

En la tarde de ayer, después de grandes esfuerzos engañaron una vez más a los obreros de ciertas empresas que se lanzaron a la huelga.

La Colombian Petroleum.

Desde hace algunos días los obreros de la Colombian Petroleum empresa que funciona en la concesión Barco venían sosteniendo conversaciones con los patronos en solicitud de un alza del 20, 25 y 30 por ciento en los salarios, construcción de viviendas y algunas otras prestaciones sociales. Fracasó el primer periodo, entró el asunto en etapa de conciliación y rota esta, en el día de hoy se lanzaron a la huelga capitaneada una vez más por el líder comunista Montaña Cuellar".²⁸

Aunque siempre se ha dicho que los empleados de las Empresas dedicadas a la explotación de petróleo son los mejor pagados, la realidad, en esta década, se deja entrever cuando los trabajadores exigen una reivindicación de su salario y la adquisición de vivienda.

Lastimosamente, todas las peticiones que se elevan para mejorar la situación del pueblo, es tomado por los dirigentes conservadores radicales y por la iglesia de *comunistas*, sin embargo, hay que tener en cuenta que la situación ideológica de la posguerra, tiende a catalogar de esta manera a todas las personas o instituciones que vayan en contra el sistema capitalista.

²⁷ El problema petrolero. En: El Derecho, Pasto. 15 de octubre de 1946. Pág. 6.

²⁸ Los comunistas fomentan más huelgas en el país. En: El Derecho, Pasto. 15 de enero de 1948. Pág. 1.

La mayor parte de los conflictos se solucionan de una manera pacífica gracias al papel que ejerce el gobierno. Además propone soluciones alternas como la creación de entes gubernamentales que faciliten las operaciones del transporte a nivel nacional en varios estamentos, especialmente la comunicación terrestre entre las diferentes ciudades del país, lo cual se presenta como principal necesidad, debido a las dificultades existentes en cuanto a las carreteras, en donde prevalecen las vías sin pavimentar, las trochas y los caminos interveredales, por ser una economía totalmente rural y muchas regiones del país no se hallan comunicadas con el centro.

Una de las alternativas presentadas durante esta época fue la creación de un Concejo de Transportes:

(...) el señor Ministro de Obras Públicas (...) (propone a consideración un proyecto de ley) en que se desarrollan los artículos 32 y 39 de la Constitución Nacional y se crea el Concejo Nacional del Transporte.

El proyecto de ley consta de trece artículos. En el primero se declara que las rutas aéreas, fluviales y terrestres serán libres, poco intervenidas y controladas de acuerdo con lo que en él se establece (...).²⁹

Para cumplir con esta legislación, se acude al alza de precios de insumos para el transporte, el cual se establece como un obstáculo para el desarrollo de la industria. Esto desencadena una serie de protestas que procuran no poner en práctica estas normas sobre los precios de los insumos para los transportadores:

En la comisión tercera de la Cámara, el representante Alvaro Pérez Vives pidió que se considere la aprobación dada al proyecto por medio del cual se aumenta el precio de la gasolina, con el fin de dedicar el aumento a la conservación y pavimentación de carreteras. El aludido parlamentario llevaba la representación de la asociación de Transportadores y manifestó que de no accederse a la petición, estos declararían un paro en la nación.

El ministro de Obras Públicas manifestó que el gobierno estaba interesado en el arreglo completo de las vías carreteables y que por tanto era necesario que se aprobara el proyecto.³⁰

²⁹ El ministro de OO. PP. Propone la creación de un Concejo de Transportes. En: El Derecho, Pasto. 20 de septiembre de 1948. Pág. 1.

³⁰ Los transportadores amenazan con el paro si se levanta el precio de la gasolina. En: El Derecho, Pasto. 31 de octubre de 1945. Pág. 1.

De todas maneras, la industria del transporte, como ya lo veremos más adelante, durante esta década se caracteriza por la falta de colaboración de los transportadores, sumado a esto la difícil situación económica de esta industria en vía de desarrollo y la falta de inversión estatal en la ampliación de redes carretables, problemas que deben asumirlos los transportadores con el pago de más impuestos y alzas en los insumos.

- **Importación y comercio de llantas.** Después de la Segunda Guerra Mundial, el control de la producción de insumos para el transporte fue asumido por Estados Unidos, quien disponía de ese gran monopolio y a la vez establecía las condiciones comerciales como las cantidades de la distribución.

En fuentes oficiales se han informado que a fines del presente mes llegarán a Barranquilla diez mil llantas como última cuota de las cincuenta mil que se han despachado de Estados Unidos para Colombia.

Las llantas serán recibidas en la ciudad porteña personalmente por el jefe nacional de Transportes y tarifas quien posteriormente hará el reparto correspondiente a los departamentos de acuerdo con los cupos que tienen señalados.³¹

Durante la presente década, Colombia sufrió una gran escasez de llantas, aumentándose al problema ya existente de la falta de cobertura de vías para todo el país, debido a, como hemos dicho, al monopolio comercial. Otro problema que se suma a este es también el monopolio interno para la distribución.

Con respecto a esto se anota lo siguiente:

La conclusión de esa polémica (Ministro de Obras Públicas e Importadores de llantas sobre la situación de los transportes y el comercio de las llantas) es que no se puede tolerar por más tiempo el control establecido como un método de explotación de los llamados establecimientos de crédito y que debe dejarse en libertad a los comerciantes para introducir las que les ofrezcan las casas productoras.

El argumento aquí es de que estados Unidos tienen establecido un cupo para Colombia, cupo que no puede ser traído sino por la Caja Agraria, se ha desacreditado, pues el año pasado no se entregó ese cupo, se perdieron treinta y cinco mil llantas por la incapacidad de los gestores oficiales.

³¹ Diez mil llantas llegan al país. En: El Derecho, Pasto. 14 de junio de 1945. Pág. 1.

Tampoco sirve el centro para la venta, pues la intervención de la Caja Agraria únicamente ha servido para fomentar el comercio de la bolsa negra, y permitir ganancias fábulas al intermediario oficial que se ha prevalido de estas circunstancias para explotar un renglón indispensable para la economía. Déjese el comercio libre, como lo piden los importadores y dentro de poco tiempo en virtud de la competencia indispensable el precio de todos los elementos del transporte, adquirirán su nivel de natural y justo.³²

Este problema del monopolio se observa en que la Caja Agraria era la única institución encargada de la distribución de las llantas que llegaban del extranjero, por lo tanto, los costos de los insumos eran más elevados, ya que se deducía el costo de la importación y el movimiento de intereses particulares. Por ello se van originando diferentes dificultades en el transporte como la disminución del transporte intermunicipal, el comercio entre poblaciones y otros factores que obstaculizan el desarrollo normal de esta actividad: “(...) la disminución de los transportes se debe exclusivamente a la falta de llantas. (...) Igualmente sabemos que en Cali se niegan a recibir en los ferrocarriles carga para Nariño porque no hay en Popayán bodegas suficientes para almacenar la carga de tránsito; y en el Diviso se encuentran quinientas toneladas de sal para el consumo en este Departamento”.³³

Como se puede observar, la importancia de los transportes es tan vital, que productos como la sal son suspendidos por falta de llantas en todo el país, afectando de esta manera al bienestar de la población.

Otro aspecto que sobresale es que ya se escuchan solicitudes de dejar libre el comercio de este insumo tan importante para el transporte, cuando manifiestan que “déjese el comercio libre, como lo piden los importadores y dentro de poco tiempo en virtud de la competencia indispensable el precio de todos los elementos del transporte, adquirirán su nivel natural y justo”.³⁴

➤ **Comercio de insumos.** Como observamos en el problema anterior, los transportadores que son los más afectados con esta situación de carencia de llantas, buscan por todos los medios que se deje libre el comercio, controlado por la Caja Agraria. Prácticamente, el transporte depende exclusivamente de esta entidad por la responsabilidad de hacer las gestiones pertinentes para adquirir estos insumos. Aunque los precios son altos, la presencia de una entidad que haga competencia se perfila para hacer contrapeso a lo ya existente. El gobierno, a raíz de su política intervencionista dentro del desarrollo de la industria nacional,

³² Al margen de la vida. El problema de las llantas. En: El Derecho, Pasto. 28 de enero de 1946. Pág. 2.

³³ Editorial El Problema de los transportes. En: El Derecho, Pasto. 27 de marzo de 1945. Pág. 2.

³⁴ Al margen de la vida. El problema de las llantas. En: El Derecho, Pasto. 28 de enero de 1946. Pág. 2.

establece las condiciones para su desarrollo, pero después de que en el país se han presentado grandes dificultades y que diferentes regiones, en este caso Nariño, se hayan pronunciado frente a la escasez de este elemento, empieza a replantear su política de acción.

En consecuencia de esto se produce ya, en 1948, una solución palpable que se notifica en :”Por decreto del Ministerio de obras firmado esta tarde por el ejecutivo Nacional se dispone el libre comercio de llantas y neumáticos de todas las dimensiones, en todo el territorio colombiano. Dicho decreto prohíbe la exportación de estos artículos al exterior, para lo cual se ordenará un fuerte control en todas las fronteras”.³⁵

Tras lo cual, el gobierno toma cartas en el asunto y se dictan las condiciones de transporte y comercio, que evidencian un fuerte crecimiento en la década de los cincuenta, como ya lo veremos más adelante.

2.2 ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE EN EL DEPARTAMENTO

2.2.1 Algunos problemas de transporte departamental. Como hemos visto en el contexto nacional, el transporte durante la década de los cuarenta, en especial en la segunda mitad, el abastecimiento de las llantas es un problema latente para el desarrollo de esta industria. Como comentario a esta problemática, aparece lo siguiente:

El primero de abril se suspende el servicio de correo a la costa por falta de llantas. (...)

El subcontratista de correos a la costa expuso en días pasados el delicado problema al señor Director de Transportes y Tarifas manifestándole que la camioneta que presta el servicio a la mencionada región está sin llantas y q’ de esta manera no es posible continuar haciendo el servicio. Mientras tanto, la mayor parte de las llantas que llegan (...) se reparten a carros oficiales, que no hacen otra cosa sino pasear a los funcionarios públicos o a los vehículos de la policía que tienen como primordial obligación atropellar a cuanto conservador encuentran por la calle.³⁶

³⁵ Decretado el libre comercio de llantas y neumáticos en todo el territorio Nal. En: El Derecho, Pasto. 30 de octubre de 1946. Pág. 1.

³⁶ Angustioso el tema de los transportes en el departamentos. En: El Derecho, Pasto. 26 de marzo de 1945. Pág. 1 y 6.

Se observa con preocupación por parte de los transportadores la escasez de las llantas y que obstaculizan el normal desarrollo de los servicios públicos, como es el caso del transporte de correos.

En nuestras oficinas hemos sido visitados por varios propietarios de carros y por algunos empresarios, quienes han venido a manifestarnos el gran problema que tiene actualmente el Departamento por la escasez de llantas que padece.

Sabemos que cada empresa transportadora, tiene no menos de tres o cuatro carros embancados, es decir inutilizados para el servicio porque las llantas son artículos imposibles de conseguir. Ya no se puede viajar, sino por motivos de urgente necesidad por cuanto se corre el peligro de que se queda en el camino, o las llantas se estallan cinco o seis veces durante el trayecto. Igualmente tenemos conocimiento de que la Caja Agraria, que actualmente es la encargada de la distribución de llantas no tiene una sola en sus almacenes de depósito.

El último reparto que se hizo para Nariño data de seis meses, al paso que a otras secciones del país, se les está mandando en la actualidad en número suficiente. Es necesario que los organismos oficiales tomen como suyo el problema que se presenta en el departamento ¡con la falta! D' llantas y se exponga ante los poderes centrales el grave mal, que ya está sufriendo Nariño en sus industrias y comercio.³⁷

Afortunadamente, se presenta ya la inquietud de solicitar al gobierno que solucione este grave problema, ya que durante esta década, el departamento de Nariño fue uno de los más afectados por la distribución inequitativa de este insumo, por lo tanto, los problemas consecuentes son de una magnitud preocupante para los gobernantes de la época.

2.2.2 El gobierno nacional frente a los problemas de transporte del transporte del departamento. Cuando surgen diferentes problemas de transporte, en especial de los insumos (llantas y combustible), se buscan alternativas de solución, como los comunicados a la presidencia, por lo general, de parte de la Cámara de Comercio, solicitando rectificarse o mejórense las condiciones de distribución de dichos insumos al departamento.

Pasto, Febrero 22 de 1946
Número 97

³⁷ La escasez de llantas un problema angustioso en Nariño. En: El Derecho, Pasto. 2 de marzo de 1945. Pág. 1.

Excmo. Sr. Presidente de la República, señores Ministros de Obras Públicas y Director Nacional de Transportes y tarifas
Bogotá

Ayer recibió la Cámara aviso verbal de que las empresas transportadoras suspendían el aforo de carga para el caso tener constancia escrita de semejante notificación.

La Cooperativa Nariñense de transportadores Ltda., poderosa institución que cuenta con ciento dieciséis socios motoristas nos confirmó la noticia, por medio del siguiente oficio:

No. 154

Pasto, febrero 21 de 1946

(...)

Se suspende los aforos de cargamento con destino a la vía del norte porque nuestra flota de camiones se encuentran paralizadas por falta de llantas.

Las poquísimas unidades que todavía estén en condiciones de viajar algunos días más, no alcanzarán a movilizar ni el diez por ciento de los cargamentos de esta ciudad (...)³⁸

Como se observa, los problemas de transporte afectan económicamente a las empresas transportadoras, que durante esta época están apenas estableciéndose, ya que la empresa en mención, en el anterior artículo nación en 1940, y a los seis años de funcionamiento, presenta estas dificultades.

Sin embargo, con la gestión realizada por los asociados de la Cámara de Comercio y los mismos transportadores, se logra asegurar que los problemas de abastecimiento de insumos se ven solucionadas con el libre comercio de llantas y el de combustible que es otro que provoca alguna dificultad pero sin consecuencias graves durante esta década.

Otra nota con similar contenido es publicada:

Dada la situación que atravesamos representa una especie de alivio para la ciudadanía y especialmente para el comercio de Nariño que se halla estancado casi en su totalidad debido a la falta de vehículos en que movilizar la carga. (...) Es necesario que recuerden los mencionados funcionarios que ña Costa se encuentra en la actualidad sin servicio de correos, porque la camioneta que lo

³⁸ Que se provea de llantas y combustible a este dpto, pide al gobierno la Cámara de Comercio. En: El Derecho, Pasto. 30 de marzo de 1946. Pág. 4.

prestaba está sin llantas. Por otro lado, todos nos quejábamos sobre la gravedad del problema y, en seguida, damos a conocer un angustioso telegrama que la Cámara de Comercio, dirigió en días pasados al ministro de Obras.

Pastó, Abril 4:1945
Min. Obras Bogotá

Incansablemente estaremos clamando porque remédiese insostenible situación transportes Nariño. Hoy recibimos clamorosa reclamación Cámara Comercio Tumaco, puerto hallase bloqueado aún por falta de correos al interior.

Rogámosle obtener gobierno tome medidas eficaces solucionar problema.
Servidores,
Cámara de Comercio.³⁹

Igualmente, a medida que va creciendo esta industria también se hace necesario que llegue mayor cantidad de gasolina y de llantas, este último solucionado por el libre comercio y el primero, que sufría una ruta muy difícil de llegada a Pasto y su distribución al resto del departamento. De Cali, llegada a Popayán y de allí, era transportado por mar a Barbacoas hasta el tren de El Diviso y luego llegaba a Pasto, en malas condiciones de transporte; porque el combustible era muy poco por la evaporación que sufría en el trayecto, y de la cual no se hacía responsable la empresa encargada del transporte como es la Troco, contratada por la Tropical:

(...) la cantidad de gasolina que llegaba a esta ciudad no era en cantidad suficiente para abastecer el mercado y sobre todo para mantener una reserva en el caso de que se presentara por cualquier circunstancia fatal de combustible en Cali.

Dicha anomalía, se motivó porque la gerencia de la Tropical en dicha ciudad había concedido a Conexiones de Ferrocarriles, el monopolio para el transporte de gasolina hasta Pasto y dicha oficina carecía de los vehículos necesarios para una movilización satisfactoria.

Afortunadamente en días pasados la Tropical de Cali convino en que la gasolina podía ser transportada directamente de Cali a Pasto, por cualquiera de las empresas que en Nariño se dedican a la industria transportadora sin establecer privilegios de ninguna naturaleza.

³⁹ Cerca de un centenar de llantas llegaron a la ciudad para su distribución. En: El Derecho, Pasto. 7 de abril de 1945. Pág. 1 y 6.

Gracias a esta determinación llegaron en los últimos días de la semana pasada suficiente número de tambores de gasolina y en los restantes días continuará llegando una cantidad parecida con lo cual no solamente los motoristas contarán con algo indispensable para su trabajo sino que podrá evitar el negocio inescrupulosos que venía haciendo algunas gentes vendiendo un galón de gasolina al doble del precio que se cotiza en la plaza.⁴⁰

De esta manera, se soluciona parcialmente los problemas relacionados con el combustible, gracias a las gestiones que en su mayor parte realizaron los transportadores. Otro factor que afecta al transporte es el costo que conlleva esta actividad y que es sobrecargado a los diferentes productos que llegan al departamento y viceversa.

2.2.3 Principales empresas transportadoras en Nariño. Casi todas las que a continuación se expresan tienen asiento principal de sus negocios en la ciudad de Pasto. Movilizan carga y pasajeros hacia el norte, sur, oriente y occidente. Igualmente se referencia la cantidad de vehículos existentes en la época 1946 entre públicos y particulares, demostrando así, cuál era la dinámica del transporte en estos años:

Empresas transportadoras⁴¹

Cooperativa Nariñense de Transportes.
Compañías Unidas de Transportes.
Empresa de Transportes del Pacífico.
Empresa de Transportes del Sur.
Empresa de Transportes del Norte.
Empresa de Transportes del Oriente.
Empresa de Transportes del “El Tambo”.
Empresa de Transportes “Sandoná”.

Los vehículos en servicio durante el año de 1946 se cuantifican de la siguiente forma: Seiscientos cuarenta y cuatro vehículos en circulación se registran en el departamento, entre automóviles, buses, camiones, mixtos, camionetas. Pic-huts, jeeps, ambulancias y volquetas.

Las marcas son⁴²:

⁴⁰ Suficiente cantidad de gasolina habrá en el departamento. En: El Derecho, Pasto. 23 de diciembre de 1946. Pág. 1, 6.

⁴¹ y ⁴¹ MIRANDA, Nelson. Municipio de Pasto. Publicaciones de la Contraloría Gnal del Dpto. Pasto, 1946.

Ford	325
Plimout	70
Chevrolet	173
Buick	15
Dodge	33
Furgo	9
G. M. C.	2
Lincoln	2
Nash	2
De Soto	2
Autocarr	1
International	6
Chrisler	3
Pontiac	1
Studebaker	8
Packard	1
Reo	11
White	3

De esta manera, podemos apreciar que el parque automotor es grande y va en crecimiento en los años posteriores a esta década. Por lo tanto, la magnitud de los problemas de abastecimiento de insumos es muy grande y preocupante para la economía del departamento de Nariño.

2.3 EL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO

Desde la llegada del primer automóvil en Pasto en 1915, se previó que las condiciones para el transporte iban a desarrollarse positivamente de una forma acelerada, ya que este hecho significaba un paso adelante para entrar al mundo de la modernización. Según Julián Bastidas Urresty, en su obra Historia Urbana de Pasto, relata que en dicho año, aún sin terminar la carretera proveniente del sur, entra en Pasto este primer automotor, un Ford, que había sido transportado por partes a lomo de mula y armado en Yacuanquer.

Igualmente, señala que “desde la llegada del Obispo Moreno Díaz no se había dado una entrada tan espectacular” y empezó a transitar por las calles empedradas de la ciudad que no estaban preparadas para tal acontecimiento que maravilló a todos los habitantes de la época. A partir de este hecho tan singular en la historia local, que se perfila como punto de partida, podemos argüir que el transporte no avanzó a pasos agigantados como todos hubieran esperado. Así poco a poco llegamos a la década

del cuarenta donde el abandono estatal de este territorio y sin industriales pujantes como don Juan Rosero que trajo el primer automóvil, la economía nariñense se confió únicamente a la subsistencia.

Fuera de los aspectos que acabamos de anotar, los diferentes sucesos que se llevaron a cabo tanto a nivel nacional como departamental en esta década tienen fuerte repercusión en el desarrollo de esta industria, no únicamente desde el punto de vista económico sino que también tiene un impacto social muy característico.

2.3.1 El comercio de insumos en la ciudad. En este campo caben resaltar algunos aspectos como la distribución, los problemas y las soluciones que son importantes en esta época.

- **Distribución.** Los transportadores que realizan sus operaciones en la ciudad generalmente lo hacen dependiendo de una empresa que tiene una cobertura para todo el departamento. Cuando citábamos los nombres de las empresas que funcionan en esta época, encontrábamos que casi todas tienen su sede central en la ciudad. El comercio de los insumos más importantes, como las llantas y el combustible (gasolina) se realizan de acuerdo al sistema nacional. Las primeras por distribución de las estaciones de gasolina cuando logran abastecerse del cargamento traído desde el interior del país.

Sin embargo, la cantidad de llantas que son enviadas al departamento son insuficientes, teniendo en cuenta la cantidad de vehículos existentes y como gobernantes buscan prioridad para sí, el resto queda sin satisfacer sus necesidades, como lo veremos en la siguiente nota:

(...) En el mes de diciembre del año pasado, se hizo un reparto de 45 llantas que llegaron y de esas, solamente 17 se entregaron para el servicio público, el resto fue repartido entre los carros oficiales, que tienen un desgaste de llantas inexplicable. Entendemos que los mencionados vehículos por el hecho de que el mayor servicio lo prestan en el perímetro de la ciudad, no reclaman un cambio de llantas como lo exigen los carros que tienen que viajar a otras poblaciones.⁴³

Aquí se puede apreciar la cantidad de llantas que llegan, una cifra irrisoria comparada con las crecientes necesidades que presenta esta industria en la ciudad. A su vez, la mayor parte son acogidas por los funcionarios del gobierno municipal y departamental, incrementando la difícil situación de abastecimiento.

⁴³ Las llantas que llegan a Nariño se reparten en su mayor parte a vehículos ofles. En: El Derecho, Pasto. 7 de marzo de 1945. Pág. 1.

En la descripción de la situación de paros y huelgas en el sector petrolero, encontrábamos que el departamento sufría de escasez de gasolina, pero Pasto, gracias a los contactos directos que sostenía para el abastecimiento del combustible en Cali y Popayán, estas situaciones de escasez eran pocos frecuentes.

(...) En general no existe escasez de gasolina en la ciudad por el pretendido paro comunista. Las bombas de gasolina disponen de suficiente cantidad y en el día de hoy llegarán a la ciudad 5360 galones que fueron despachados en forma urgente desde Popayán.

Además fueron remitidos a Popayán grandes cantidades de tambores vacíos con el fin de que el indispensable elemento llegue en la oportunidad debida. No se justifica el alza de tarifas de algunos conductores de vehículos y es indispensable que el público de parte a las autoridades de ciertos abusos.⁴⁴

Aún así se observa que los conductores, aprovechando la coyuntura nacional y departamental, deciden subir de precios a las tarifas de transporte, que son injustificadas por la observación de abastecimiento suficiente de combustible.

En las circunstancias en que el combustible era escaso, no se responsabiliza a la problemática nacional sino a los trámites propios de la distribución, como se observa:

En la ciudad ha comenzado a sentirse la escasez de la gasolina, y no es precisamente porque haya carencia de este artículo, sino por deficiencias de otra índole. Resulta, que la agencia de la Troco tiene sus depósitos varios centenares de tambores vacíos, que debido a irregularidades de los ferrocarriles en su oficina de conexiones de Pasto, no son movilizados a Popayán, en donde hay suficiente cantidad de gasolina para despachar a Nariño y que desgraciadamente por el pésimo servicio de conexiones de ferrocarriles no se puede traer a esta ciudad, por falta de envases para la movilización.

En esta forma no solamente se está perjudicando a las empresas automotores de este departamento, que tienen que sujetarse al racionamiento de combustible y en veces a completa cercanía de este sino que se causa daño a los dueños de las bombas que se ven paralizadas sus operaciones.⁴⁵

⁴⁴ No existe escasez de gasolina en la ciudad. En: El Derecho, Pasto. 14 de enero de 1948. Pág. 1.

⁴⁵ Conexiones de ferrocarriles es responsable de la carestía de gasolina en esta ciudad. En: El Derecho, Pasto. 20 de noviembre de 1946. Pág. 1.

- **Problemas y soluciones.** Uno de los problemas más sentidos en esta década es el mal abastecimiento de llantas. Por lo general, se le atribuía la escasez al gobierno por sus políticas de imprevisión al importar cantidades irrisorias de llantas. Sin embargo, durante las épocas de escasez, y luego de numerosas denuncias presentadas, se iniciaron investigaciones basadas en denuncias sobre la mala distribución de este insumo.

A continuación se presenta un caso con el jefe de seccional de Transportes:

(...)El juez 69 de Instrucción Criminal doctor Emiro Quintero Chica, había sido comisionado por el Ministerio de Gobierno para que investigara la denuncia hecha sobre ciertas irregularidades cometidas en la distribución de llantas en la oficina seccional de Transportes y Tarifas de esta ciudad.

Desde hace algunos meses, la opinión pública que nunca se equivoca, venía formulando ciertos reparos a la manera cómo se distribuían las llantas, cuando este artículo era solicitado por todos los motoristas del Departamento. (...) desde entonces que habían negocios inescrupulosos y de que por tener ciertas ganancias ilícitas, no se atendían a las necesidades que confiaban los transportes en Nariño.

(...)El sindicato se encontraba ya en la cárcel judicial, detenido por el delito de CONCUSIÓN, delito que el Código penal define en su artículo 156, y castiga con prisión de uno a seis años.⁴⁶

Otro factor negativo que aparece en esta época es el abastecimiento de gasolina:

En la ciudad se encuentra desde ayer el señor Bernardo Mendez V. Agente en el occidente de la Tropical Oil Company, quien nos manifestó que el problema de la escasez de gasolina en esta ciudad quedará solucionado dentro de tres o cuatro días. El transporte de combustible se hará en forma normal desde los depósitos del norte dando preferencia a cualesquiera otras mercancías.

Mientras tanto, continúa el racionamiento de la gasolina decretado por la Alcaldía Municipal, medida que ha dado maravillosos resultados y que ha sido muy bien recibida por los transportadores. La Alcaldía para el despacho de órdenes para proveerse del combustible en las bombas de la ciudad, ha

⁴⁶ Detenido el jefe Seccional de transportes Márquez Arbeláez (Alberto Márquez Arbeláez). En: El Derecho, Pasto. 10 de noviembre de 1945. Pág. 1.

considerado preferencialmente a aquellos vehículos que transportaban artículos de primera necesidad.⁴⁷

Sin embargo, estas soluciones que se ofrecen a los transportadores no son definitivas y cada vez que se presenta una escasez de los insumos, se necesitan verdaderos movimientos de protestas, ya sean escritos (peticiones) o de hecho para obtener respuestas satisfactorias.

De manera especial, se critica a los funcionarios que en muchas ocasiones no cumplen en forma satisfactoria con su papel, sobre todo en el sector transporte:

Ahora, que hablamos sobre estos problemas del motorismo, queremos referirnos brevemente a la oficina de Circulación y Tránsito que ahora se halla en manos inexpertas. Sabemos que ningún orden se lleva en la mencionada dependencia. Allí parece que todo lo hace un sargento y cuando alguno de los choferes se acerca a diligenciar algo sobre su profesión se le hace perder el tiempo injustificadamente.⁴⁸

En conclusión, esta época es muy crítica para el desarrollo del transporte, en especial, porque no hay una política gubernamental que vaya acorde a las necesidades de la industria. Sin embargo, este panorama continuará en vigencia hasta que el departamento de Nariño y en especial Pasto se vincule de manera importante a la industria nacional con la apertura de una carretera que facilite las comunicaciones con el interior del país y que esté en óptimas condiciones.

2.3.2 Las calles y su pavimentación. Recordando la llegada del primer automóvil a la ciudad, este artefacto se encontró con calles empedradas que no ofrecían un ambiente de comodidad para el desplazamiento en este tipo de vehículos. Sin embargo, las necesidades de pavimentar las calles aparecen desde 1938 cuando se trae la primer maquinaria con dicho objetivo. Posteriormente, las calles se verán en pésimas condiciones y los alcaldes de turno gestionaron recursos para pavimentarlas. Sin embargo, el pavimento no duraba mucho y se oían las siguientes quejas:

Cuando se iba a realizar la tan ansiada pavimentación creímos (...) que Pasto iba a ser después de poco tiempo dada su topografía con un plano inclinado perfectísimo, propicio para el aseo hasta por las aguas lluvias, la ciudad pulquérrima (...) La pavimentación, buena o deficiente no ha hecho otra cosa,

⁴⁷ Dentro de pocos días se solucionará el problema de la gasolina. En: El Derecho, Pasto. 3 de octubre de 1945. Pág. 1.

⁴⁸ Nula la actividad del Inspector de tránsito. En: El Derecho, Pasto. 7 de marzo de 1945. Última página.

en cuanto al aseo, que exteriorizar nuestra incuria y nuestro ningún concepto sobre civismo. El municipio que en casi tres lustros no han tenido reparo en gastar sumas considerables de dinero en la adquisición de automóviles que no han servido para otra cosa que para paseos inoficiosos durante el día y borracheras vergonzosas durante la noche, no se atrevió jamás para comprar carros para el aseo suficiente que puedan prestar un servicio efectivo y pausable.⁴⁹

Otra queja al respecto se presenta por la falta de mantenimiento de las calles:

(...) Empezando por la avenida que conduce al pueblo de Nariño registramos a partir del edificio de la zona de carreteras de Pasto, una carretera llena de huracos y destrozada totalmente que obliga a los vehículos a ir en zig-zag haciendo un sinúmero de piruetas para librar las pobres llantas, reencauchándolas y haciendo saltar de sus asientos a sus resignados pasajeros.

Otro tanto podemos decir de la avenida “El Ejido” una de carreteras y desde ese tiempo para acá, esa pobre avenida es un desastre, una vergüenza para Pasto. En fin, todas nuestras arterias principales son una nota de escándalo para quienes nos visitan y ello no se conforma en manera alguna con el adelanto y el progreso de la capital. Mucho mejor estaban esas vías, cuando eran empedradas, no se registraban esos lodazales que en tiempo de invierno son intransitables ni ese número de huecos que rompen resortes y destruyen las llantas y los neumáticos de los automotores.⁵⁰

De esta manera, se observa que la pavimentación es un aspecto negativo el cual en lugar de ser un beneficio se convierte en foco de desorden, lo mismo que el hecho de que el gobierno adquiera automóviles que no son usados adecuadamente, en lugar de hacer mejores inversiones sociales, al igual, paradójicamente, escriben que hubieran preferido quedarse con las calles empedradas que con la modernización de la pavimentación.

Otro aspecto es la urbanización acelerada de sectores importantes para la ciudad, como lo es la canalización de ríos para facilitar el transporte urbano:

El 28 de septiembre del año en curso se dio principio a la canalización del río conocido comúnmente con el nombre de Jesús o San Felipe, por llevar su

⁴⁹ Ni la pavimentación ha librado a Pasto de las basuras. En: El Derecho, Pasto. 14 de junio de 1945. Fol. 105.

⁵⁰ Las avenidas de la ciudad. En: El Derecho, Pasto. 22 de febrero de 1945. Pág. 2.

curso frente al templo de este mismo nombre. La obra, según se sabe, se está efectuando por el contrato celebrado entre el Concejo Municipal y el ingeniero doctor Ruben Bahena H., con el fin de facilitar la pavimentación del sector que recibirá pronto esta mejora una calle muy concurrida y que será en lo futuro la gran avenida que unirá al prolongarse según el curso del Río de Jesús, las urbanizaciones que no en lejana época se abrirán tanto por Maridíaz y Pandiaco, hasta el Río Pasto, como por el barrio Obrero, la Normal de Occidente, la Industrial hasta Mijitayo, sirviendo de red comunicativa de las plazas de San Felipe, Bombona, la de los Libertadores.⁵¹

A pesar de estos avances en la urbanización de la ciudad, también se presentan problemas como la demora en la aprobación de proyectos destinados a mejorar el aspecto vial, lo mismo que errores por parte de los contratistas al pavimentar zonas no autorizadas.

(...) de las zonas que fueron señaladas por acuerdo del cabildo para ser pavimentadas en el contrato celebrado por el personero del Municipio y que fue posteriormente aprobado en mayo del presente año.

(...) Los señores contratistas están pavimentando sectores como el comprendido en la calle 21 con carrera 22 (por el parque de la Panadería) zona que no se halla contemplada en el acuerdo señalado, (...) la calle (...) la han de pavimentar, luego por cuenta particular de los contratistas, porque el Municipio no puede reconocer un solo centavo si la obra no se sujeta a las estipulaciones del contrato (...) el cabildo tampoco debe aumentar dinero si, es que los señores mencionado entregan más de la extensión señalada, porque un metro de pavimentación más de los 22.000 objeto del contrato, debe ser motivo de una nueva licitación.⁵²

2.3.4 Los motoristas y la política. En este aspecto, es muy importante tener en cuenta que el periódico tomado como fuente para la realización de la presente investigación es de filiación conservadora, por lo tanto, los testimonios partidistas siempre se referirán a este movimiento y no hay rastros de que haya agrupación liberal pro parte de los motoristas.

Aparecen escritos sobre cómo se conformó un comité de motoristas conservador y cuáles serían sus funciones durante su ejercicio, las cuales se fundamentan

⁵¹ Sección Al Margen de la Vida. Progreso y ornato en la ciudad. En: El Derecho, Pasto. 29 de Octubre de 1945. Pág. 3.

⁵² Los contratistas de la pavimentación están afirmando calles que no están señaladas por el Concejo. En: El Derecho, Pasto. 10 de noviembre de 1945. Pág. 1.

básicamente en el apoyo en las elecciones mediante el transporte de copartidarios a las mesas de votación (costumbre que hasta hoy perdura):

En sesión celebrada ayer por el directorio municipal de esta ciudad se integró al comité Conservador de Motoristas en la siguiente forma:

Presidente. Sixto Rosero.
Vicepresidente. Humberto Zarama.
Tesorero. Gonzalo Mora.
Secretario. Carlos Ramírez.
Vocales. Mesías Chaves, Julio Noguera, Luis Rosero.

La elección fue hecha dentro de un entusiasmo y a ella asistieron numerosos motoristas conservadores que están dispuestos a secundar en forma fervorosa y activa las campañas futuras del partido.⁵³

Sin embargo, se destaca el papel que realiza este gremio teniendo presente sus intereses. De alguna manera querían vincularse con los gobiernos conservadores y se observa una especial adhesión a Laureano Gómez, a quien le hacen todo tipo de manifestaciones de apoyo, tanto antes de la llegada al gobierno como durante el mismo:

El delegado obrero a la Convención nacional hará la entrega. Los motoristas conservadores de la ciudad de Pasto, encabezados por un grupo distinguido de aquel gremio, enviarán un lujoso pergamino al doctor Laureano Gómez, jefe máximo del partido conservador colombiano testimoniándolo en su adhesión incontrastable y su gratitud por los múltiples servicios prestados a la nación durante los años de existencia.

El siguiente es el texto escrito en el pergamino: “Los sufridos motoristas de Pasto al eximio patriota doctor LAUREANO GOMEZ, encarnación pura de la patria, bastión clarísimo de la democracia y egregio conductor del partido, como testimonio de adhesión y de gratitud por su develado servicio a la República.
Pasto, 23 de marzo de 1946”.

Hará la entrega el delegado obrero. La entrega del mencionado pergamino será hecha por el delegado obrero de Nariño señor Buenaventura Esparza, en

⁵³ Fue designado el comité conservador de motoristas. En: El Derecho, Pasto. 18 de marzo de 1946. Pág. 2.

asocio del miembro principal del Directorio Nacional doctor José Elías del Hierro y de los demás delegados nariñenses a la convención.⁵⁴

Otra nota de respaldo al partido conservador por parte de los motoristas se observa al respecto:

(...) el entusiasta comité de motoristas de Nariño se haya decidido a cooperar eficientemente a la obra en que venimos empeñados (...) cual es la de salvarla (a Colombia) de los peligros con que se halla amenazada con las doctrinas importadas de las estepas rusas. Bien sabido es que el gremio de motoristas fue el más explotado por los dirigentes comunistas. Más ahora, los motoristas conservadores (...) han contestado al llamamiento que les hace la patria.

Los motoristas eligieron su junta directiva y acordaron algunos puntos de capital importancia para el futuro de la patria. Dentro del plan de acción que se trazó el Comité de Motoristas se encuentra la organización de todos los vehículos de propietarios conservadores para que presten sus servicios preelectorales y en la fecha de elecciones (Próximas a elegir a Laureano Gómez para la presidencia de la república).⁵⁵

2.4 CONFORMACION DEL TRANSPORTE URBANO DE BUSES EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO

A raíz de la apertura de la vía al norte en 1932, para el traslado de tropas que iban a combatir contra Perú por la defensa de Leticia, se abrió un camino muy importante de conexión con el interior del país. Aunque había mucha gente que, por las condiciones difíciles de la carretera, preferían dejar haciendo el testamento antes de emprender el viaje que duraba mucho tiempo y del cual se temía mucho volver.

La gente que regresaba del interior traía noticias de las formas de vida de las grandes ciudades, como Bogotá, Cali, Tunja, Pereira, Manizales, entre otras, que por el auge del café obtuvieron una industrialización y una urbanización acelerada. Muchos de los dirigentes que viajaban al norte, trajeron la noticia de que en estas ciudades, existía un servicio público, hasta entonces desconocido en Pasto: el transporte urbano en bus dentro de la ciudad.

Por lo tanto se empezó el estudio para su implementación, además, partiendo de otro hecho: la ciudad crecía vertiginosamente tanto urbanísticamente como

⁵⁴ Los motoristas conservadores envían pergamino a Laureano. En: El Derecho, Pasto. 22 de marzo de 1946. Pág. 2

⁵⁵ Motoristas conservadores se reunieron anoche. En: El Derecho, Pasto. 27 de octubre de 1949. Pág. 6.

poblacionalmente y se hacía necesario el transporte rápido de un lugar a otro, ofrecido hasta entonces por autos particulares los cuales, en algunas veces excedían en el cobro del pasaje. A pesar de los problemas existentes referentes al transporte, no se ahorró esfuerzos para sacar adelante una necesidad imperiosa en la ciudad como lo era el servicio de buses.

2.4.1 Proyecto de creación. La siguiente nota expresa la forma cómo surgió la idea de establecer una empresa de buses municipales en Pasto y su financiación:

En la sesión de antier (enero 21), el Honorable Concejo Municipal estudió un proyecto de acuerdo presentado por el concejal José maría López M., por medio del cual se crea una empresa de buses para que presten el servicio urbano en Pasto. El acuerdo en referencia dice que la empresa deberá financiarse mediante un préstamo que hará el municipio a una empresa bancaria o empresa comercial, préstamo que se pagará con el 25 por ciento del recaudo mensual del impuesto de valorización que se va a establecer. El servicio de buses urbanos es una de las necesidades urgentes en Pasto. Lo verdaderamente increíble es que una capital como esta que tiene más de sesenta mil habitantes no posea aún su empresa de buses urbanos cuando otras de menor población e importancia tales como Tunja e Ibagué han establecido este servicio.⁵⁶

Se expresa de esta manera la necesidad que tiene la ciudad de un servicio como este, además se habla de una financiación a través de un préstamo pagado con el recaudo del impuesto de valorización. Lo siguiente es la aprobación del proyecto en el Concejo Municipal y se procede a nombrar un administrador de la Empresa.

Esta nace con un carácter oficial, es decir, el propietario es el Municipio de Pasto y se habla de un administrador, quien más tarde se convertirá en el gerente de la Empresa. Durante esta época al gobierno tiende a ofrecer los servicios para el bienestar de la sociedad, y es por ello, que el municipio se ve en la obligación de responder afirmativamente a esta necesidad imperante en la ciudad.

Como gerente de la nueva empresa es nombrado un dirigente muy reconocido del sector transporte como lo es Buenaventura Esparza, quien ha patrocinado una serie de eventos referentes a este sector de carácter deportivo. En la época es la persona que mejor conoce del transporte y se cree que es el mejor indicado para dirigir la Empresa de Buses.

⁵⁶ Proyecto sobre buses urbanos estudia el Concejo de la ciudad. En: El Derecho, Pasto. 23 de enero de 1948. Pág. 1.

4.2.2 Gestiones tendientes al desarrollo de la empresa. Antes de iniciar funciones con la Empresa, empiezan los preparativos como la inclusión de placas de estacionamiento (paraderos) en lugares estratégicos de la ciudad:

(...)En la mañana de hoy se colocarán las primeras placas en los respectivos lugares de estacionamiento de los buses que han sido fijados por la comisión que en la semana pasada estudió las vías que los vehículos recorrerán dentro del perímetro urbano. Las placas llevarán una leyenda muy distintiva para el público con el objeto de que fácilmente puedan ser reconocidos los puntos de estacionamiento.⁵⁷

Además de estos preparativos, otros dirigentes se encargan de la importación de los vehículos en los cuales había que solicitar turnos para adquirirlos en las casas distribuidoras. Estos a su vez, hacían los trámites para importar los vehículos y así hacerlos llegar a su destino.

(...) la empresa de buses urbanos de esta ciudad, creada por acuerdo del Honorable Concejo, se iniciará con cinco unidades las que serán importadas directamente de los EE. UU. Y serán de los más modernos.

En el acuerdo aprobado por los miembros del Cabildo se dispone que el capital inicial de la empresa de buses urbanos será de sesenta mil pesos (...) el personero del municipio se encuentra gestionando con las entidades bancarias de esta ciudad un empréstito por la cantidad anotada, suma ésta que será destinada en forma íntegra para la compra de tales vehículos. (...) algunos miembros del H. Concejo se encuentra gestionando con la Oficina de Exportaciones e Importaciones del Banco de la República la correspondiente licencia para importar los buses sin ninguna clase de obstáculos.⁵⁸

No obstante, a pesar del interés puesto por los dirigentes para conseguir rápidamente las licencias de importación que eran necesarias para la explotación comercial de los vehículos, surgieron algunos inconvenientes, como la obtención de la licencia de importación de dichos vehículos, como el siguiente:

(...)la oficina de control de Cambios, importaciones y Exportaciones, ha negado definitivamente el permiso a las personas que estaban gestionando la importación de cinco buses para el establecimiento del transporte urbano

⁵⁷ Buenaventura Esparza será el administrador de la Empresa de Buses Urbanos Municipales. Placas en las estaciones. En: El Derecho, Pasto. 18 de octubre de 1948. Pág. 1, 6.

⁵⁸ Con cinco buses se iniciará el servicio urbano en esta ciudad. En: El Derecho, Pasto. 11 de marzo de 1948. Pág. 1.

dentro del perímetro urbano de esta ciudad. (...) la Dirección Seccional de Transportes y tarifas de esta localidad ha negado el permiso correspondiente a la Comunidad marista, para el establecimiento de dos líneas de buses urbanas. Se basa el jefe de esta oficina haber tomado tal determinación en que podrán presentarse en el futuro mejores oportunidades para el establecimiento en firme del servicio de buses urbanos en esta capital.⁵⁹

Aunque la misma población se encuentra entusiasmada por el nuevo servicio de buses, hay también personas e instituciones, tanto en el ámbito nacional como local, que creen que no es todavía la época para poner a funcionar la empresa de buses y quienes controlaban las importaciones y las exportaciones aún restringidas. Sin embargo, el entusiasmo puede más que la tramitología, y, líderes políticos como José Elías del Hierro se apersonan de esta situación:

(...) el permiso ha sido gracias a los buenos oficios que ante los miembros de la Oficina de Control de Cambios desarrolló el doctor José Elías del Hierro. Los obstáculos pues han sido salvados maravillosamente y según se nos ha informado (...) los cinco buses serán destinados para el servicio urbano en esta ciudad están para ser embarcados en el puerto de Nueva York con destino a Colombia. Se trata de modernos vehículos dotados de todos los adelantos en cuanto se refiere a esta clase de máquinas y con los cuales ya será posible solucionar en alguna forma el problema (...) del transporte de pasajeros dentro del perímetro urbano.⁶⁰

Solucionado el problema, se origina la expectativa de la población ante la llegada de los buses:

El 24 de septiembre llegaron al puerto de Buenaventura los cinco buses solicitados por el municipio de Pasto "Reo Motors Inc." De Estados Unidos, para establecer el servicio urbano en la ciudad, siendo sus agentes directos los señores Gerardo Bravo E., & Cía. El señor Personero está gestionando la inmediata nacionalización y despacho de los vehículos, para poderlos poner en esta ciudad ojalá en el presente mes.⁶¹

⁵⁹ No se ha concedido permiso para la importación de los buses. En: El Derecho, Pasto. 17 de marzo de 1948. Pág. 1, 6.

⁶⁰ Conseguido el permiso par la importación de buses urbanos. En: El Derecho, Pasto. 2 de abril de 1948. Pág. 1.

⁶¹ Dentro de pocos días llegarán los buses urbanos a Pasto. En: El Derecho, Pasto. 2 de octubre de 1948. Pág. 3.

Y así se describe la composición de dichos automotores:

(...) Las autoridades poseen un diseño de la clase de buses que han sido adquiridas para el servicio en la capital de Nariño. (...) son aparatos modernos (...) y que vehículos de esta naturaleza forman la flota que moviliza en los EE. UU. A los alumnos de todas las escuelas. Tienen capacidad para 37 personas adultas y para 51 escolares.⁶²

2.4.3 Inauguración. De esta manera queda cumplido un sueño que tenía la población en cuanto a la solución de una necesidad que cada vez iba tornándose muy importante para la modernización y el bienestar de la población, que cada año crecía desmesuradamente debido a diferentes aspectos como la migración campesina y de otras ciudades del país, lo mismo de extranjeros arruinados por la segunda guerra mundial y que se establecen en la ciudad trayendo industrias de diversa índole. Por todas estas circunstancias, muchos sectores de la ciudad se veían relegados del centro por no existir un servicio de transporte que los llevara; ahora, con la existencia del bus urbano se soluciona esta necesidad.

Pero, volviendo al tema de la inauguración, no olvidemos que estamos en una sociedad profundamente religiosa y como todo evento importante, se cuenta con la presencia de autoridades eclesiásticas y civiles, los cuales acreditan la puesta en marcha del nuevo servicio de bus a cargo de la Empresa Municipal de Buses.

Solemne resultó la inauguración.- El Club de Leones felicita al principal iniciador de la obra.

Ayer, a las dos de la tarde, de acuerdo con lo que estaba anunciado, tuvo lugar la solemne inauguración del servicio de buses urbanos, organizado por el municipio de Pasto.

Cinco flamantes máquinas importadas directamente de los Estados Unidos, de tipo escolar y de último modelo, empezaron a recorrer las calles de Pasto, en medio del júbilo de todos los moradores de esta capital.

La bendición.

La Emisora Radio Nariño, desde sus micrófonos instalados en el tercer Piso(...) transmitió uno por uno los detalles de la bendición de los vehículos, lo mismo que los discursos que se pronunciaron con ocasión de realizarse tan magno acontecimiento.

El reverendo padre Fidencio Concha, Canónigo de La Catedral y Párroco de San Juan Bautista, en unión de otros dos distinguidos sacerdotes de la localidad, bendijo de acuerdo al ritual católico las cinco modernas máquinas.

⁶² El domingo próximo llegan los buses urbanos. En: El Derecho, Pasto. 7 de octubre de 1948. Pág. 1, 6.

(...)

Los discursos.

El reverendo Padre Concha* (...) pronunció desde los Balcones de Radio Nariño un patriótico discurso en el que hizo votos formales por el éxito de la empresa y por el progreso cada vez más acentuado en la ciudad de Atríz.

A su turno, el doctor Carlos Albán en su calidad de Personero del Municipio hizo uso de la palabra para expresar en frases gráficas la emoción que sentían las gentes de Pasto al constatar la realización de un viejo anhelo, el que indudablemente producirá excelentes resultados a favor de la urbe pastense (...)

-Júbilo ciudadano.

La inauguración del transporte íntegramente ubicado ha despertado inmenso júbilo en las esferas de la ciudadanía pero es necesario que al lado de la alegría natural se haga presente una colaboración intensa que todos debemos prestar en orden a contribuir al éxito de la naciente empresa, la cual sin duda alguna debe contar con el respaldo incondicional y absoluto de los habitantes de esta capital.⁶³

2.4.4 Líneas o rutas de buses. Con este dato, el servicio de buses en la ciudad se inició el 29 de octubre de 1948 en medio de un gran júbilo y, además, para su funcionamiento se establecieron tres “Líneas” de buses. Para conocer el recorrido véase Anexo 2. Líneas y recorridos de buses en 1948 y Anexo 3. Mapa de ruta de buses urbanos en 1948.

Gracias al auge que tuvo la empresa y la gran aceptación en el público, un barrio tradicional de la ciudad como La Panadería, solicita también que los buses cubran su sector:

Los vecinos del Barrio La Panadería, calle 20, reclaman a la gerencia de la Empresa de Buses, que se les conecte ese sector que abarca la Avenida Santander, el Barrio san José y la Panadería.

(...) Por la carrera 19 pasan los buses, el que va a Chapal y el que va al Ejido; creemos nosotros que el que viene de Pandiaco podía bajar por la esquina de la Librería Voluntad y cruzar por donde los Jesuitas a la Panadería y seguir por

⁶³ Desde ayer empezó a funcionar la Empresa Municipal de Buses. En: El Derecho, Pasto. 30 de octubre de 1948. Pág. 1, 8.

* Padre José Fidencio Concha.

el 20 de julio a Chapal e igual el regreso cubriendo por Santo domingo para seguir del parque la antigua ruta.

Esperamos que la gentileza de la empresa de buses urbanos atienda la solicitud de los vecinos de La Panadería y den a esa ciudadanía la satisfacción de utilizar este importante servicio público de nuestra ciudad, que está prestándose a entera satisfacción.⁶⁴

En síntesis, este nuevo servicio empieza a responder de una manera muy eficaz a las necesidades de la población y se observa una gran acogida, a la vez que la Empresa va creciendo poco a poco su capital líquido y por lo tanto presenta buenas perspectivas a futuro, las cuales estudiaremos en el próximo capítulo.

3. LA DECADA DE 1950, UNA EPOCA MUY IMPORTANTE PARA EL TRANSPORTE A NIVEL NACIONAL, DEPARTAMENTAL Y LOCAL

3.1 PANORAMA NACIONAL

En el anterior capítulo veíamos cómo la panorámica del transporte en Colombia pasaba por una etapa muy difícil por su dependencia de Estados Unidos en cuanto al

⁶⁴ Servicio de bus reclama Barrio de la Panadería. En: El Derecho, Pasto. 21 de junio de 1949. Pág. 1, 6.

suministro de los insumos propios para el transporte especialmente las llantas y la adquisición de automóviles.

Libre ya el comercio de estos elementos, esta industria tomará un ritmo de crecimiento muy importante para la economía nacional.

Administrativamente, el control del transporte pasó a manos del Consejo Nacional del Transporte, subordinado al Ministerio de Fomento, cuya creación se hará en el transcurrir de esta década.

Lo más destacado es que los transportadores, conscientes de su papel en la economía nacional, se empiezan a cuestionar sobre los diferentes problemas que los afectan y por lo tanto, organizan congresos para exponer sus puntos de vista y proponer alternativas de solución a los conflictos suscitados por diferentes causas.

3.1.1 El gobierno nacional y su influencia en el transporte. La influencia del gobierno frente al transporte se observa bajo muchos aspectos que contribuyen en su mayor parte a mejorar la situación de la industria en todo el país. Hay que tener presente que durante esta década se sobrevienen gran cantidad de problemas de carácter político que afectan de alguna manera al transporte.

➤ **Los ministerios.** A finales de la década del cuarenta y principios de la del 50 se crea el Ministerio de Fomento:

El Ministerio de Fomento es una creación reciente: Con la creación del nuevo ministerio quedan funcionados los de Minas y Petróleos y Comercio e Industrias (...)

(...) tendrá bajo su mando inmediato los diversos institutos que venían funcionando en el país de una forma independiente. Así quedan bajo su dependencia el Instituto de Fomento Municipal, el de Crédito territorial, el de electrificación y el de parcelaciones⁶⁵.

De esta manera se presenta la creación del ministerio en 1952, el cual estuvo encargado de manejar directamente el transporte, ya que en los cuarenta, esta actividad estaba delegada al Ministerio de Minas y Petróleos Comercio y Obras Públicas. Ahora, con la creación de este Ministerio se concentra el trabajo en una sola cartera.

Aún así algunos voceros del transporte se pronunciaron haciendo estudios y proposiciones para la creación de un Ministerio propio para el transporte:

⁶⁵ Nota editorial. El Ministerio de Fomento. En: El Derecho., Pasto., 7 de Abril de 1952. p. 2.

Bogotá, octubre 19.- Se han acentuado los rumores sobre la creación del Ministerio de Transportes por parte del Congreso Nacional (...)

El Ministerio en referencia ha sido solicitado con insistencia por los gerentes de las empresas de transportes y por los camioneros del país y según las noticias que circulan, deberá incluir el ramo de los ferrocarriles, la navegación marítima, fluvial y aérea y los transportes terrestres⁶⁶.

A pesar de los esfuerzos por lograr la creación de este ministerio, únicamente se logra que el Ministerio de Fomento mire con mejores ojos a esta industria, hecho que seguirá presentándose hasta finales de la década. Por lo tanto, a raíz de diversos estudios realizados por la Misión Currie, se llega a la siguiente conclusión:

Bogotá, febrero 6.- El señor Presidente de la República estudia en la actualidad el proyecto de reorganización del Ministerio de Fomento la cual quedará cristalizada en un decreto que sería expedido a mediados del mes de marzo para entrar en vigencia en el mes de abril.

Se anunció que para tal efecto, habían sido contratados nuevamente los servicios de Mr. Curie, quien en otra ocasión, durante el gobierno del Dr. Mariano Ospina Pérez fue contratado para que conceptúe sobre problemas de la misma índole. A partir de la fecha de reorganización el Ministerio de Fomento se llamará de "Economía y Transportes"⁶⁷.

Sin embargo, esto no es suficiente, y las pretensiones de los transportadores van más allá. Propenden por la creación de un Ministerio de Transportes ya que, aunque el ministerio de Economía y Transportes fue en su momento una idea genial planteada por Currie, ésta no fue puesta en práctica y siguió funcionando el Ministerio de Fomento con algunas modificaciones y asesorada por diversos departamentos que se crearon y que tenían relación directa con el transporte.

➤ **Corporaciones del transporte.** Con el fin de solucionar diversos problemas existentes en este sector a falta de una orientación de una cartera gubernamental directa, los mismos transportadores organizados en Federación a nivel nacional, buscan proponer alternativas de solución, tendientes a forjar un grupo unido y fuerte ante el gobierno. La principal ciudad donde siempre se gestan estas ideas fue Bogotá:

⁶⁶ Será creado el Ministerio de Transportes. En: El Derecho., Pasto. 20 de Octubre de 1952. p. 1.

⁶⁷ Ministerio de Economía y Transportes se llamará en adelante el de Fomento. En: El Derecho., Pasto. 7 de febrero de 1959 p. 1

Bogotá, febrero 18. – Con el fin de unificar el transporte y establecer una organización sincrónica de los diversos ramos de este importante servicio se ha creado un Comité de Defensa del Transporte. Los propósitos, como ya se dijo, son los de coordinar los de carácter terrestre, aviación, comercial y los de navegación fluvial, a la vez que buscar el control de las tarifas, fletes, itinerarios y traslado de cargas en los puertos.

Las entidades que han asumido principalmente esta tarea, son la Federación Nacional de Transporte Terrestre y la asociación de Dueños de Camiones.

Igualmente las mencionadas entidades quieren expresar su agradecimiento al Gobierno por su constante empeño en buscar un arreglo a la situación creada recientemente, lo que se pudo ver por la suspensión del Decreto No. 102 y el alza de tarifas⁶⁸.

Aunque esta idea surge inicialmente para el transporte de carga, poco a poco se van sumando los transportadores locales, debido a que los problemas no solamente cobijan a un grupo sino a todo el conglomerado del transporte.

- **Congreso y eventos de transportadores.** Debido a que los transportadores eran un gremio muy numeroso y manejaban una gran cantidad de afiliados representados en empresas locales de transporte terrestre, fluvial, férreo y demás, organizaban diferentes eventos denominados Congresos en los cuales se trataban problemas propios del transporte, presentaban pliegos de petición al gobierno para contribuir al mejoramiento de esta industria.

Entre ellos, el más importante fue el que se realizó el 10 de mayo de 1954, donde había una gran expectativa por cuanto la situación política del país estaba tocando a los transportadores. Aunque no eran frecuentes, aparecen datos de motoristas que denuncian haber tenido encuentros con los “bandidos” y haberles robado las mercancías que llevaban. De este Congreso (el IX que se realizaba) se destacan las siguientes conclusiones:

1. Reforma de estatutos y creación de seccionales de la Federación nacional con directivas fuertes para que la entidad nacional no actúe en representación

⁶⁸ Comité de defensa para el transporte creado en Bogotá. En: El Derecho., Pasto. 20 de febrero de 1957 p.

de ninguna empresa sino del gremio de transportadores.

2. Solicitar del gobierno nacional la libre importación de llantas porque salen más baratas no obstante el alto arancel vigente.

3. En materia de gasolina se acordó solicitar del gobierno que los oleoductos no queden como renta de los departamentos, sino bajo control de la Empresa Colombiana de Petróleos, para que aumenten la distribución de combustibles a bajos precios.

4. En materia de tarifas, hacer un estudio técnico para la fijación de las mismas, con criterio sano, de acuerdo con las necesidades de cada región del país.

5. Creación de una compañía propia de seguros para el riesgo y pago de los mismos seguros en caso de accidentes, o ampliar la Compañía Aseguradora de taxis que hay en Bogotá.

6. Solicitar del Gobierno el nombramiento de una comisión redactora del Código Nacional de Circulación y Tránsito.

7. Creación de la Oficina Nacional de Circulación y Tránsito como seccionales en todo el país.

8. Expedición de un procedimiento especial para el juzgamiento de los delitos culposos, creando, si fuere necesario jurisdicción especial para esta clase de delitos.

9. Exigir un mínimo de conocimientos a los conductores de vehículos automotores para ser más efectiva la responsabilidad ya que con un personal idóneo disminuiría sensiblemente la ola de accidentes.

10. Dotación de un cuerpo de policía especializada en materia de circulación, a fin de que haya personal idóneo encargado del control de esa actividad social.

11. Obligatoriedad de todas las escuelas y colegios del país, de la enseñanza de los reglamentos de Circulación y Control por medio de la Oficina Nacional de Circulación en materia de expedición de pases.

12. Control por la misma oficina sobre dotación de placas para vehículos, procurando que estos al ser matriculados en una dirección de circulación por primera vez, el número de placas que le corresponda lo acompañe durante toda su vida de explotación económica del vehículo, placas que deben prestar

las debidas seguridades siendo aconsejable el sistema de ALTORRELIEVE⁶⁹.

Analicemos estas conclusiones:

1. Este pliego nos da a entender que, antes y durante la presente década se presentaban grandes dificultades en cuanto al manejo administrativo de la industria. Si bien es cierto que la existencia del Ministerio de Fomento se ocupaba en algo de esta actividad, habían muchas falencias; y el gremio propugnaba por la solución.

La solicitud que se hace acerca de la conformación de la *Federación Nacional de Transportadores* y la *Oficina de Transportes y Tránsito* por cada seccional dejan ver este vacío. Lo mismo que la carencia de una entidad encargada de manejar los seguros de transporte y de velar por un manejo eficaz de los procesos judiciales hechos a los transportadores en cualquier delito, se convierten en necesidades imperiosas para mejorar el control del transporte en el país de una manera más eficaz.

2. Otro aspecto muy importante es ver cómo los transportadores solicitan de manera encarecida, una legislación adecuada sobre la expedición de pases de conducción, la educación a los motoristas para que se de a conocer los códigos de transporte.

3. Igualmente, se solicita la creación de la policía vial que no existía en ese momento y por lo cual el tránsito sería controlado mejor.

4. Se brinda una alternativa de solución frente al sistema de placas para los automotores ya que antes de esta época, las placas debían ser cambiadas anualmente, ocasionando trámites innecesarios tanto a los transportadores como a los conductores particulares, igualmente, se menciona el material en que debe ser hecho y la forma para procurar una mejor conservación de la placa.

Luego del éxito de este Congreso, se pretende instalar uno en Pasto el 20 de febrero de 1956. Los antecedentes y demás los trataremos en el aparte correspondiente.

3.1.2 Manejo y distribución de insumos. En este punto hay dos aspectos muy importantes: los combustibles y el comercio de las llantas.

➤ **Combustibles.** Bajo la secuencia de la anterior década donde se propugnaba por una libertad de comercio de los diferentes insumos que se necesitan en el transporte, en los cincuenta toma un papel muy importante la explotación de

⁶⁹ El IX Congreso Nal. De Transportadores. En: El Derecho., Pasto. 20 de mayo de 1954. p. 5, 6.

hidrocarburos por parte de empresas extranjeras como la Tropical Oil Company y la Texas Petroleum Company, las cuales ofrecen bajas regalías a los gobernantes de los territorios donde están los yacimientos. El gobierno, al detectar pérdidas considerables por este aspecto, determina crear una empresa colombiana que estuviera en condiciones de explotar los yacimientos y de garantizar recursos económicos al país: La Empresa Nacional de Petr6leos ECOPETROL.

Sin embargo, es importante resaltar el papel que cumpli6 el gobierno en este aspecto, quien es el encargado de dar a conocer nuevos proyectos de explotaci6n petrolera:

Bogota, marzo 29. El ministerio de minas y petr6leo acaba de dar a conocer de la ciudadanía muy importantes estadísticas relacionadas con la producci6n petrolera en el país (...).

De conformidad con dichas estadísticas se sabe que actualmente en el país alrededor de 2455 pozos en plena producci6n, aparte de ello, durante el mes de febrero del presente año, 15 pozos mäs fueron puestos en producci6n con notables rendimientos. (...) ⁷⁰.

Lo anterior nos muestra un panorama de factibilidad de explotaci6n petrolera en suelo colombiano. Al observar esto, surgen nuevas posibilidades de adquisici6n del oro negro, en especial para las empresas extranjeras quienes son las que construyen una infraestructura apropiada para su explotaci6n.

La siguiente noticia nos narra sobre la construcci6n de una refinería de petr6leos en el atlántico:

Tendrá un costo de cien millones de d6lares. (...) El señor Ministro de Minas y Petr6leos a nombre del gobierno nacional, anunci6 que se había aceptado la propuesta formulada por la firma "International Petroleum Company", mediante la cual se iniciará la construcci6n de una gigantesca refinería.

El costo de la refinería está calculada en la suma de cien millones de d6lares y seguramente habrá de funcionar en la estaci6n de Mamonal (Costa Atlántica" ⁷¹).

⁷⁰ 2455 pozos petroleros estn en producci6n hoy en el país. En: El Derecho., Pasto. 30 de marzo de 1953 p. 1,8

⁷¹ Una gigantesca refinería se instala en el país. En: El Derecho., Pasto. 16 de diciembre de 1953. p. 6.

De acuerdo con lo anterior, es el gobierno, presidido por el general Gustavo Rojas Pinilla, con su ministro de Minas y Petróleos, encargado del problema quien autoriza la construcción de una refinería para la posterior explotación de petróleo.

Durante el mismo periodo de gobierno y gracias a proposiciones extranjeras como la anterior, surge la idea de crear una empresa colombiana, que se encargue exclusivamente de la explotación del hidrocarburo y, a la vez, se convierta en una especie de competencia a las ya establecidas compañías extranjeras.

Uno de los dirigentes nariñenses que más se destaca en esta obra fue José Elías del Hierro, Ministro de Minas y Petróleos, quien con sus funcionarios, elaboraron el proyecto de creación, sometido a consideración del gobierno y del cual se habla lo siguiente:

(...) El doctor del Hierro ha trabajado de la manera más intensa durante todos los días de su ejercicio ministerial para llevar adelante la Empresa Nacional de Petróleos. (...)

El Dr. Restrepo Jaramillo declaró hoy (...) que está terminando el estudio referente a la Empresa Nacional de Petróleos y que culminará exitosamente el más grande de los negocios oficiales (...)

Dijo que el capital particular tendrá un cincuenta y cinco por ciento de las acciones de la Empresa y que el Estado tendrá el cuarenta y cinco por ciento.

La refinería de Barranca Bermeja que vale trece millones de pesos pasará íntegramente a la Empresa y tanto las prestaciones sociales como las jubilaciones de los obreros de la Petroleum Company serán cubiertos en partes iguales por las dos empresas.

El valor de la gasolina no será impuesto desde Nueva York sino que lo fijará la nueva empresa petrolera⁷².

Se destaca la forma de creación donde el gobierno tiene una participación del 55% sobre el capital total de la empresa, la que fue adquirida por la Texas. Un factor positivo y que beneficia a la empresa es que la Texas asume por partes iguales el pasivo pensional de los trabajadores, una carga recibida por ECOPETROL.

⁷² Está para culminar felizmente la Empresa Nal. De Petróleos. En: El Derecho., Pasto. 26 de Julio de 1950. p. 1.

Valga hacer una aclaración: aunque la empresa se empezó a gestar desde 1950, solamente, durante el gobierno de Rojas Pinilla se pudo consolidar como tal. Es por ello que, los historiadores atribuyen a este gobierno la creación de la empresa, en donde participó de manera activa uno de nuestros más ilustres nariñenses, el doctor Del Hierro.

Después de las gestiones realizadas para su creación, el Dr. Del Hierro se convierte en el gerente de la Empresa, hecho que se consolida a finales del mes de junio de 1953: "Informaciones suministradas desde la capital de la república, dan cuenta que la Junta Directiva de la Empresa Nacional de Petróleos acaba de designar al doctor José Elías del Hierro como gerente de la Empresa Colombiana de Petróleos ECOPETROL"⁷³.

Creada esta empresa, el gobierno controlará más directamente todo lo referente a combustible: sus impuestos, alzas, explotación. Con respecto al primer punto, no tardaron en presentarse los problemas:

El señor Ministro de minas y Petróleos acaba de enviar a los gobernadores de los departamentos el siguiente mensaje a los gobernadores de los departamentos el siguiente mensaje, sobre la manera cómo debe aplicarse el Decreto sobre impuesto adicional en el consumo de la gasolina.

Gobernador Departamentos Santa Marta, Cartagena, Barranquilla, Medellín, Bucaramanga, Cúcuta, Tunja, Ibagué, Manizales, Popayán, Cali, Pasto, Quibdo, Montería, Neiva.

En referencia impuesto departamental sobre consumo de gasolina autorizado Decreto extraordinario 879 de 13 de abril último, permítame informarle por decreto extraordinario 1148 mayo 18 dicho impuesto sólo deberá regir para gasolina motor, quedando excluidas gasolinas aviación, tractorina y A. C. P. M. y aceites lubricantes.

Este Ministerio sugiérole tener en cuenta siguientes instrucciones sobre recaudo referido impuesto fin evitar confusiones, anarquía reglamentación y posibles motivos diferencias entre diversos departamentos limítrofes.

⁷³ José Elías del Hierro nombrado gerente de la Empresa Nacional de Petróleos. En: El Derecho., Pasto. 20 de junio de 1953. p. 1

1º. Convendría recaudo impuesto hiciéranlo compañías distribuidoras sobre gasolina motor venda en sus propias plantas de abastecimiento exclusivamente y harán entrega periódicas sumas recaudadas mensualmente acuerdo datos globales suministradas dichas empresas gobernación o contralorías Departamentales podrán comprobar prudencialmente exactitud datos tales ventas.

2º. Deberá evitarse doble gravamen gasolina motor efectúen empresas distribuidoras de una planta abastecedora a otra dentro del mismo Departamento o fuera de él, pues dicho producto será gravado en la planta de destino en el momento de su venta.

3º. Las ventas de gasolina motor que se hagan en las refinerías a las empresas distribuidoras tampoco deberán ser gravadas con el impuesto, pues tales volúmenes quedarán afectados con dicho impuesto en la respectiva planta de abastecimiento de las empresas en el momento de la venta. Pero las ventas hechas por las refinerías a pequeños propietarios de estaciones locales o de camiones tanques si deberán quedar gravados con el impuesto de consumo de refinería.

4º. Para casos especiales impliquen dificultad recaudo por motivo destinación consumo sugiérole acordar procedimiento recaudo impuesto con representantes distribuidores de ese departamento. Las empresas distribuidoras han ofrecido este Ministerio completa colaboración con gobiernos departamentales fin asegurar óptima efectividad recaudo impuesto.

5º. Debe entenderse por empresas distribuidoras mayoritarias para efectos de esta circular las compañías o entidades que tengan plantas de abastecimiento de su propiedad, como Esso Colombiana, Shell, Texaco, Codi y otras que reúnan iguales características.

Félix García Ramírez.

Ministro de Minas y Petróleos⁷⁴.

De esta manera, el gobierno empieza a controlar el comercio del combustible teniendo en cuenta que las personas que deben controlar las ganancias recaudadas por el impuesto son la Contraloría o directamente la gobernación. A todas luces, esta disposición afecta a los pequeños distribuidores quienes son los que van a pagar

⁷⁴ Sobre impuesto a la gasolina habla el Sr. Ministro de Minas y P. En: El Derecho., Pasto. 1 de junio de 1956. p. 3.

directamente el impuesto y a su vez los usuarios y transportadores se verán afectados por tal medida, caso contrario de los grandes distribuidores, incluidos los extranjeros quienes son exentos prácticamente del pago del impuesto como el caso de la Shell y de Texaco, aunque cada una de ellas tiene un porcentaje de inversión colombiana.

De nuevo aparece ECOPETROL y:

De conformidad con un decreto extraordinario expedido por la Gobernación del departamento el impuesto de diez centavos sobre el consumo de la gasolina fijado por Decreto 282 de cinco de marzo de 1956, se cobrará en dos partes en la siguiente forma: cuatro centavos cobrarán las empresas distribuidoras del Cauca y del Valle directamente a los transportadores que conduzcan el combustible, lo mismo que Tractorina y A. C. P. M.. Los seis centavos restantes, serán cobrados por la Empresa Colombiana de Petróleos, ECOPETROL, entidad que tendrá obligación de girar mensualmente el producto a la Tesorería general del Departamento⁷⁵.

Aunque el decreto es promulgado en 1956, apenas entra en vigencia a partir del 15 de enero del 59. La anterior nota, si bien es cierto que se presenta como caso en Nariño, se cita como ejemplo para comprender la manera en que era cobrado el impuesto:

Nariño, como ya lo hemos mencionado en otros apartes, dependía comercialmente del Cauca y del Valle. Bajo estas circunstancias, estos departamentos eran los que nutrían de combustible al departamento de Nariño y para cumplir con este fin, se debía pagar un impuesto, lo que hacía que la gasolina y otros tipos de combustibles fueran más costosos que en el resto del país. Según la nota anterior, el impuesto era de diez centavos de los cuales 4 eran para los distribuidores y 6 para ECOPETROL que los reembolsaba al departamento. De esta manera, podemos apreciar que si bien es cierto el impuesto afectaba a la población, beneficiaba enormemente al departamento ya que se podía emplear esta entrada para inversión social en otras áreas.

No obstante, continúan presentándose problemas en cuanto al combustible como las alzas de precio y su rechazo a estas posiciones:

Bogota, febrero 2, en vista de que los últimos días los expendedores de la gasolina, han venido expendiendo el combustible a precios elevados, los periodistas en el día de hoy, entrevistaron al Señor Ministro de minas y petróleos. Dr. Manuel Arenas (...)

⁷⁵ ECOPETROL cobrará impuesto de gasolina. En: El Derecho., Pasto. 15 de Enero de 1959. p. 4.

El Dr. Arenas, manifestó que ha existido libertad de precios en los combustibles, pero si las circunstancias actuales lo exigen, se establecerá el control por parte del gobierno.

Así mismo los directores del Shell manifestaran que la empresa no ha subido los precios que el aumento se debe exclusivamente a los expendedores y minoritarios⁷⁶.

Lo anterior menciona que existe la libertad de comercio y de precios del combustible, pero se denuncia que ha habido un mal manejo frente a este hecho y el gobierno determinará hacerse cargo de este asunto en donde los pequeños expendedores son los causantes de esta alza desmesurada.

- **Comercio de llantas.** Durante la década de los 40 se observó que el gobierno atendió el problema existente de los monopolios en la distribución de este insumo. Sin embargo, en la presente década el problema del comercio y distribución de las llantas continúa latente: “Medellín 15.- Rafael Salazar, Gerente de una de las más poderosas empresas de transportes en esta ciudad, se dirigirá en el curso del día de mañana al señor Presidente de la República para solicitarle que se decrete la congelación del precio de llantas y repuestos o en subsidio que se autorice su libre importación, lo mismo que se de chasises para automotores”⁷⁷.

Para destacar la situación que se afronta con respecto a la importación de repuestos y llantas los cuales se caracterizan por sus altos precios en el mercado. Esta petición se hace durante el comienzo del Frente Nacional con Alberto Lleras Camargo puesto que los gobiernos anteriores solucionaron en parte el comercio en lo que se refiere al monopolio pero dejaron fluctuar los precios de manera que encarecieron la vida de los colombianos. Es por ello que, para evitar que estos abusos se sigan cometiendo, aparecen industriales que miran mejor producir los insumos en Colombia que traerlos del extranjero:

Bogota, enero 30. Productos de Caucho Villegas anuncia que próximamente comenzara a fabricar. Llantas en Colombia, en acoso al Suberling Rubber Company, de Arpón Ohio, U.S.A.

⁷⁶ Se establecerá control en el precio de la gasolina. En: El Derecho., Pasto. 3 de febrero de 1956 p.1

⁷⁷ Congelación de los precios de llantas y repuestos será pedido al Presidente Lleras. En: El Derecho., Pasto. 16 de Enero de 1959. p 1.

La mera compañía tienen el propósito de terminar sus montajes para fines de 1954 y entrara en plena producción para principios del próximo año (..).

Finalmente, no es muy interesante saber que almacén Villegas, quien fue el promotor de la nueva empresa, fue organizado en 1942 con un capital de \$10.000.000,00 y que en 1953 tenía un capital 150 veces mayor que el inicial (...) es una de los principales reconstructores de llantas, en las ciudades de Bogotá, Medellín y Cali”⁷⁸.

De esta manera se entra a solucionar el problema existente en el comercio de llantas con la producción ya expandida de la industria nacional en este aspecto.

3.1.3 Legislación del gobierno frente al transporte. Dentro de este campo, el gobierno abarcó dos campos del transporte: el seguro de transporte por daños a terceros y la placa nacional para los automóviles colombianos. Se menciona un tercero referente a trámites que deben seguir todos los conductores, públicos o particulares que recorren las carreteras relacionado con los pases de conducción y la edad y requisitos mínimos para conducir un vehículo.

Estos aspectos nos dan a entender que en Colombia, aún durante esta época de auge del transporte, los trámites han sido el pan de todos los días para todos los ciudadanos, con el objeto de no caer en la ilegalidad y desde entonces se acostumbra a legislar hasta el último detalle. Esto es lo que ocurre en este sector y además incurre a modificar las costumbres y formas de vida de la población, no únicamente de la que hace del transporte una actividad económica sino para los particulares.

➤ **Seguro de transporte para terceros.** En su momento, este tema se convirtió en un verdadero problema para los transportadores debido a que afectaba de una manera importante los ingresos económicos de este sector, dado que el objeto inicial de este seguro era beneficiar a los usuarios de este servicio público. No obstante se presentan graves inconvenientes:

Así lo dispone un nuevo estatuto recientemente aprobado por el gobierno Nacional.

Bogotá, enero 19. En las horas de la noche de ayer, el gobierno se propone estudiar detenidamente el estatuto del transportador marítimo, aéreo y terrestre.

Entre los puntos principales del referido estatuto son los siguientes:

⁷⁸ La industria de las llantas en Colombia. En: El Derecho., Pasto. 30 de enero de 1954 p. 2.

Los transportadores tendrán la obligación de dar seguros a los pasajeros y a la carga, los transportes quedan declarados como empresas de servicio público, y por lo tanto, serán estrictamente controlados por el gobierno; prohibida terminantemente la competencia desleal entre transportadores”⁷⁹.

Recordemos que estamos en el gobierno de Rojas Pinilla, en donde el intervencionismo del estado sobre las industrias se hizo más evidente. Según lo anterior, la industria del transporte no sería la excepción y por lo tanto, sus diferentes actividades en adelante tendrán un control estricto del gobierno, como también algunas disposiciones en cuanto al funcionamiento de la misma. Ya hemos visto en otros aspectos tales como la distribución de insumos, en donde el gobierno es justamente, a través de la empresa estatal ECOPETROL, en el caso de la gasolina, que influye mucho sobre el comercio de este insumo. De esta misma forma, la legislación, abiertamente, declara una intromisión directa sobre dicha industria.

A pesar de que este gobierno empieza a tomar tintes de dictadura, los transportadores no se quedan quietos, por el contrario, empiezan a hacer protestas en contra de un derecho que tienen de preservar sus ingresos:

Mensaje dirigido por la Asamblea de Transportadores del Occidente Colombiano a los transportadores del país.

Reunidos en la ciudad de Neiva, en Asamblea General, los Gerentes y dirigentes del Transporte terrestre de los departamentos del Huila, Tolima, Cundinamarca, Cauca, Caldas y la Intendencia nacional del Caquetá, hemos afrontado el estudio de los múltiples problemas que asedian a nuestra industria. Fueron objeto de nuestro atento y detenido estudio en los siguientes puntos:

- a. El inoperante y lesivo seguro por daños a terceros que cuesta a la industria del transporte cerca de quince millones de pesos al año.
- b. El alza inmoderada de las llantas de fabricación nacional que fueron gravadas hace poco en un 10% y que todo parece indicar que sufrirán un nuevo recargo.
- c. El alza inmoderada de los vehículos, repuestos y accesorios.
- d. Las medidas oficiales que en un sentido u otro han venido a grabar y lesionar la economía del transporte.

⁷⁹ Los transportadores tendrían que otorgar seguro paro a los pasajeros. En: El Derecho., Pasto. 22 de enero de 1954. p 8.

- e. La falta de un organismo rector que de a los transportadores una orientación sana y efectiva y procure su aglutinamiento en pro de una causa común, y
- f. La falta de medios de divulgación para presentar ante el gobierno, ante el público y ante el mismo gremio nuestras urgentes necesidades y proponer las medidas y soluciones que creamos justas y acertadas.

(...) Para llenar la inaplazable necesidad de una suprema directiva, hemos constituido la Corporación de Transportadores del Occidente Colombiano, de cuya directiva se nos ha encargado, en representación de los departamentos que se hicieron presentes en esta reunión.

(...) el acto más importante y efectivo de nuestra labor fue la cristalización de nuestro gran anhelo de construir la sociedad VANGUARDIA DEL TRANSPORTE S. A. , que se encargará de la financiación, edición y distribución del quincenario del mismo nombre, que vendrá a ser la tribuna de todos los transportadores de Colombia y que empezará a circular el 1° de noviembre próximo⁸⁰.

Lo anterior es una clara proclama por la reivindicación de algunos derechos de los transportadores frente a las políticas lesivas del gobierno que se van imponiendo en las leyes. Es muy importante resaltar que la solicitud que se hace por parte de los transportadores para replantear el seguro que cuesta “*quince millones de pesos anuales*” sumado al alza del precio de las llantas nacionales (recordemos que se intensificó esta producción en la presente década), al igual que en los repuestos, automóviles afectan a esta industria.

Al tiempo de que insinúan que la falta de un organismo que dirija directamente el sector transporte, se anuncia la creación de una “*Corporación de transportadores del Occidente Colombiano*” complementado por la sociedad “*Vanguardia del Transporte S. A.*” que se constituyen como los voceros de los transportadores justamente del occidente colombiano en lo relacionado especialmente con los problemas que se presentan, más aún contra la reglamentación del seguro.

El sector bancario colombiano, pendiente de esta situación en que se hallan los transportadores al ser obligados al pago de dicho seguro, ofrece también la oportunidad y facilidad de pagar esta obligación:

Una importante disposición originaria del ministerio de Fomento (...) establece

⁸⁰ Manifiesto a los transportadores. En: El Derecho., Pasto. 26 de octubre de 1955. p. 3.

que el pago del seguro obligatorio para los propietarios de vehículos podrá hacerse también por intermedio de bonos industriales (...). En esta forma la adquisición de bonos industriales para el pago de este seguro será posible realizarla a Través del Banco Popular Industrial.

En relación a este particular un autorizado vocero de la entidad manifiesta que ya se ha estructurado un plan que consiste en entregar los bonos por el valor el depósito al transportador con plazos prudenciales. Además, con un solo depósito el propietario deja asegurado su vehículo por todo el tiempo que éste funcione sin accidentes.

El Banco popular Industrial se propone poner en práctica un vasto plan de financiación de vehículos importándolos directamente y entregándolos en magníficas condiciones de pago⁸¹.

De todas maneras, el gremio de los transportadores sigue en pie de lucha para no dejar pasar esta norma. Aunque lo anterior se presenta como una alternativa de solución en la financiación del seguro, este solamente se limita a pagar el valor del automóvil por seguro de accidente, más no por accidente o pérdida por la misma causa de personas o carga que es lo que solicita el seguro y lo que los transportadores no quieren reconocer.

Este y otros movimientos tendientes a replantear y en últimas a eliminar dicho seguro, llevaron a que el Congreso decidiera escuchar a los transportadores, llegando a la conclusión de que este en realidad era lesivo para este gremio y se decidió eliminarlo.

Para demostrar su complacencia, se realizan las siguientes actividades:

Bogotá, mayo 31.- En el día de hoy, dentro del mayor orden se llevó a efecto un desfile de vehículos en esta capital con el objeto de manifestar su complacencia por la forma como fue solucionado el problema del seguro por daños a terceros.

Las delegaciones de los departamentos que se hicieron presentes en este gran congreso, fueron atendidos por los colegas de la Capital de la República.

A las directivas de la Superintendencia Nacional del Transporte están llegando mensajes de congratulación por la culminación feliz de las labores desarrolladas en bien del gremio de los Motoristas⁸².

⁸¹ El Banco industrial ofrece ayuda a los transportadores. En: El Derecho., Pasto. 4 de septiembre de 1956. p. 3.

De esta manera se soluciona este problema dejando así una satisfacción para los transportadores y una gran incertidumbre en los usuarios de este servicio, en especial los que realizan viajes largos o con cargas para otras ciudades del país, para quienes representaba una forma de respaldo en los viajes por travesías un tanto difíciles por cuanto la red vial no estaba en óptimas condiciones en la mayor parte de las carreteras del país.

- **Placas para automóviles.** Inicialmente, las placas debían ser cambiadas anualmente y existían restricciones en cada región al encontrarse con una placa procedente de otra región. Por lo tanto, para solucionar este inconveniente, se tomaron medidas como:

Bogotá, agosto 4. La Superintendencia Nacional de Transportes hizo saber que se está preparando un decreto que será dado a conocer dentro de pocos días, mediante el cual se exigirá a los propietarios de vehículos automotores dotarlos de placas nacionales, según especificaciones que el mismo decreto especificará.

Aunque el decreto en referencia será expedido pronto, se informó que su vigencia se iniciaría a partir de enero de 1954 (1956*). Esta reglamentación, según las mismas informaciones, tiende a dar carácter nacional al suministro de placas y a liberar a los propietarios de los impuestos que los departamentos anualmente cobraban por concepto de placas⁸³.

La promulgación de una Resolución, de la cual hace referencia la anterior noticia se refiere al establecimiento de los parámetros requeridos para elaborar las nuevas placas nacionales que deberán llevar los automóviles. De esta Resolución tomamos la parte pertinente:

(Resolución No. 279 de 20 de septiembre de 1955)

Artículo 3. La placa nacional que establece tendría las características siguientes:

⁸² Satisfacción en el Gremio de Motoristas por el éxito alcanzado en el Congreso. En: El Derecho., Pasto. 1 de abril de 1955. p. 1.

⁸³ Placas nacionales llevarán los carros. En: El Derecho., Pasto. 5 de agosto de 1955. p. 8.

❖ Aunque en el original de la noticia, cuya cita aparece antes de esta nota, se menciona el año de 1954 como la fecha de puesta en ejecución de dicha resolución (297 de 20 de septiembre de 1955), sabemos que hay un error de tipografía y se corrige a 1956 para dar mayor exactitud.

- a. Será construida en lámina de hierro negro, calibre 23 para su garantía de resistencia y duración en dimensiones de (34) por (15) centímetros.
- b. La numeración, leyendas y bicel irán en alto relieve para su fácil lectura y retoque y revestidas en scotihlite (placa reflectiva).
- c. La letra distintiva de la zona a la que pertenece la placa irá separada de los números con un guión y ésta y los números tendrán la longitud de (8) por (4) centímetros de ancho.
- d. Debajo de la numeración y guardando la debida separación y simetría irá estampada la leyenda COLOMBIA en letras de dos (2) centímetros de alto por dos y medio (2.5) de ancho”⁸⁴.

De acuerdo a lo anterior se establecen garantías de calidad y duración, puesto que anteriormente no ofrecían durabilidad por ser hechas de láminas de hierro de un calibre menor, de 25 cm de alto por 40 cm de ancho, exageradamente grandes y muy toscas. Se conserva el alto relieve y la novedad es que ya son reflectivas para facilitar su visibilidad nocturna.

Igualmente, los propietarios de las bicicletas también deben conseguir la placa para sus vehículos, cuya renovación se hace anualmente para efectos de facilitar la identificación del vehículo y del propietario: “En las dependencias de la dirección de la circulación y tránsito se informo que ya se están entregando las placas que anualmente se colocan a las bicicletas, después de llenar ciertos requisitos como tarjetas de propiedad y registro previo en las oficinas respectivas”⁸⁵.

Las placas para vehículos y bicicletas eran fabricadas en Bogotá y desde allí eran repartidas a todas las ciudades capitales para su posterior repartición, previa solicitud de la cantidad y nomenclatura, al igual que el nombre de la región de donde proviene la solicitud hecha por las Direcciones de Circulación y Tránsito en las ciudades, cuya creación, se realizó en la década de los cuarenta.

➤ **Pases de conducción.** Ya hemos mencionado que durante esta época se da importancia a los trámites con lo del seguro para los transportadores. Aunque este documento fue eliminado en su paso por el Congreso, los pases de conducción son muy solicitados por los policías de tránsito (que se instituyeron al final de esta década) y por los funcionarios de la misma entidad.

⁸⁴ Placa nal. para automotores. En: El Derecho., Pasto., 23 de septiembre de 1955. p. 5.

⁸⁵ Placas para bicicletas se están expidiendo ya. En: El Derecho., Pasto. 10 de febrero de 1956 p. 1.

De acuerdo a esto, se publica lo siguiente:

El Gobierno Nacional por intermedio de la Superintendencia Nacional del transporte, acaba de dictar la Resolución número 385 por la cual se reglamente el tránsito en todo el país.

Los asuntos principales que contempla la mencionada resolución se refieren a los pases para los chóferes, al establecimiento de la Policía de Vías, a las escuelas de enseñanza para los conductores, a las reglas de tránsito y a las sanciones a las personas o conductores que violen las disposiciones aludidas⁸⁶.

Y además se menciona que:

(...) en adelante los conductores de vehículos automotores como requisitos indispensables para obtener el “pase” habrán de comprobar una edad no inferior a los 21 años.

El decreto en mención establece que en casos especiales se podrá conceder el carnet de chóferes a personas comprendidas entre los 18 y 21 años con una fianza de cinco mil pesos. Los “pases” tendrían carácter nacional y sólo podrán ser expedidos por las Direcciones de circulación y Tránsito autorizados por el gobierno Nacional⁸⁷.

Sin embargo, las direcciones de Tránsito y Transporte que obedecen a la Superintendencia Nacional del Transporte trataron de buscar una solución al problema del pase para los conductores que lo debían obtener previo un curso de conducción en una institución con licencia de enseñanza automovilística. Acorde a esto se escribe:

La Superintendencia Nacional de Transportes aprobó en la tarde de ayer una resolución mediante la cual se deroga la resolución que establecía que sólo las escuelas establecidas al efecto podrían dar el visto bueno para el otorgamiento de pase de chofer.

Mediante la nueva resolución se autoriza a las Direcciones de tránsito y Transporte para expedir los pases de chofer. Así mismo establece que los

⁸⁶ Nuevo estatuto sobre chóferes. En: El Derecho., Pasto. 17 de diciembre de 1955. p.7.

⁸⁷ Solo mayores de 21 años podrán ser chóferes. En: El Derecho., Pasto. 8 de diciembre de 1955. p. 1, 6.

aficionados pueden realizar su aprendizaje en forma particular, sin estar obligados a matricularse en escuelas de enseñanza”⁸⁸.

Lo anterior facilita la situación de las personas que realizan su aprendizaje de conducción de una forma informal, es decir, que si un familiar o un amigo sabe conducir, le enseñaba a otro y se aprende sin necesidad de ir a una escuela de automovilismo. De ahí aparece la denominación de “aficionado” y de “profesional” del transporte que predomina en esta época. La primera se da a las personas que aprenden sin ir a una escuela y la segunda son los que asisten a la escuela y obtienen un certificado, el cual se constituía en un requisito indispensable para obtener el pase ante las autoridades correspondientes, pero que con la resolución queda anulado.

Para los transportadores públicos se exige una tarjeta especial, de carácter nacional y sin ella no pueden transitar prestando dicho servicio:

De acuerdo con las órdenes impartidas por la Superintendencia Nacional de Transportes, a partir del día de hoy, primero de diciembre, ningún vehículo que no posea tarjeta de servicios públicos podrá circular en carreteras colombianas.

En esta forma, durante días anteriores las oficinas de la Circulación y Tránsito de esta ciudad⁸⁹ se han visto completamente copadas por parte de los propietarios de vehículos que han deseado adquirir la mencionada tarjeta.

Este documento es enviado directamente por la Superintendencia Nacional a las oficinas de Circulación que funcionen actualmente en diferentes ciudades del país⁹⁰.

De esta forma se sigue reglamentando el transporte para mantener un orden en la industria.

⁸⁸ Sobre los pases de los choferes dictan una importante resolución. En: El Derecho., Pasto. 9 de octubre de 1957. p. 6

⁸⁹ La ciudad en mención es Pasto, la cual es centro comercial del transporte a los diferentes municipios del departamento y además el servicio público que se presta también tiene un carácter urbano a nivel de taxis que se instituyen en los cuarenta y los buses urbanos con la Empresa de Buses Municipales y otras particulares que surgen en esta década, como Autobuses del Sur y los Microbuses Nariño. Esto lo veremos en el capítulo correspondiente. Aunque estamos en el contexto nacional, valga la pena anotar que Pasto es un pequeño reflejo de la situación nacional sin generalizar el contexto, ya que la situación en la ciudad es puramente particular.

⁹⁰ Vehículos que no tengan tarjeta de servicio públicos no podrán circular. En: El Derecho., Pasto. 1 de diciembre de 1954. p. 1

3.2 CONTEXTO DEL TRANSPORTE EN EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO

Como resultado de los diferentes hechos que acontecen durante esta época a nivel nacional, Nariño es una región que cumple en forma tardía con las legislaciones y normas que se promulgan en Bogotá.

Sin embargo durante esta época los problemas existentes con relación a la distribución de los insumos y otros artículos referentes al transporte continúan pero no en la proporción en que se desarrollaron en la década anterior.

3.2.1 Los insumos y su distribución. Nariño es un departamento que depende totalmente del transporte de insumos por la vía terrestre que comunica Pasto con Popayán. La llegada de los insumos, en muchas ocasiones se ven afectadas por las incomodidades que se origina a partir de este medio de transporte. A raíz de esto se formulan los siguientes cuestionamientos:

Hace algunos días (se informó) que se había logrado solucionar el problema de la escasez de gasolina que recientemente se presentó en este departamento con características alarmantes (...)

Durante la permanencia del funcionario de la "Esso", desapareció en forma momentánea el problema de la escasez de gasolina, pero al cabo de algunos días ha venido a complicarse de tal manera, que casi se ha hecho imposible la movilización de pasajeros y carga por las carreteras departamentales (...)

Sobre la escasez de combustibles, hemos llegado a saber que tal fenómeno se ha presentado en vista de la exigua mínima cuenta de gasolina que se destina al consumo de este departamento.

Ciertamente, los despachos que se han estado haciendo en estos días no alcanza a abastecer las necesidades siquiera de una cuarta parte de los vehículos automotores que se hallan en servicio en esta parte del país (...)

En vista de tan desesperante estado de cosas, sabemos que numerosas entidades y personas de Nariño conectadas con el gremio de transportadores se han dirigido a las autoridades centrales, en demanda de un rápido remedio a la situación (...)

(...)Ayer recibimos copia del memorial que ha enviado el Señor Presidente de la Asociación Nacional de Transportes, con sede en la capital de la República el delegado de los transportadores de esta ciudad, señor Otoniel Bastidas, en el

que se solicita en forma encarecida la inmediata solución del problema de la escasez de gasolina. De este se extracta la siguiente parte:

“La escasez no obedece a la falta de transporte porque en Popayán hay gasolina. Esta anomalía que se presentó hace 45 días obedece seguramente a la mala intención de quien corresponde abastecer con pretextos o distintas razones a las que pudieran militar en su razón.

Nuestras peticiones y reiteradas demandas, ni siquiera se contestan en forma satisfactoria y justa, registrase un coeficiente de mala voluntad contra nosotros⁹¹.

A pesar de estas respuestas, la situación de la escasez de la gasolina por las causas anteriormente expuestas, torna un ambiente muy difícil para los transportadores y se teme que se vuelva a los problemas existentes en los cuarenta, no por la escasez de gasolina sino de llantas. Es por ello que la Gobernación toma cartas en el asunto y convoca a un movimiento tendiente a que se reivindique los derechos que tiene el departamento a recibir un buen trato por parte de los transportadores del combustible:

Previamente convocado por el Señor Gobernador del Departamento, estuvieron presentes en la sesión los señores secretarios del despacho, los Gerentes de las Compañías de Transportes, el Señor Gerente de la ESSO Colombiana, delegados de los comandos del Batallón Boyacá y de la Policía Nacional, el señor Inspector de Circulación y Tránsito, miembros de la prensa y otras personalidades.

El Señor Gobernador Caviedes (...) explicó cómo el combustible en mención llega desde Buenaventura hasta Popayán, en carros tanques que abastecen al mismo tiempo al Cauca y Nariño.

Cada uno de los dos departamentos consumen más o menos siete mil galones diarios, más como en ocasiones no llegan sino cantidades inferiores a las del consumo, los encargados del despacho en Popayán, dejan en aquella ciudad los siete mil galones que les corresponden y envían a Nariño el reducido excedente que les queda. Manifestó que otra de las causas para la escasez era que el pago de los transportes de la gasolina en los ferrocarriles nacionales era sumamente bajo y que esta empresa transportaba en primer término las mercaderías que pagan transportes subidos, dejando para lo último, es decir, cuando ya no tienen carga la gasolina.

⁹¹ Sin solución el grave problema de la gasolina. En: El Derecho., Pasto. 13 de Agosto de 1950. p. 6.

(...) los asistentes determinaron, de común acuerdo dirigirse al Señor Presidente de la República, a los Señores Ministros de Obras Públicas y Gobierno y al Dr. José Elías del Hierro solicitándoles ordenen el envío de gasolina directamente a esta ciudad, sin que haya intermediarios en Popayán y se ordenen también a Ferrocarriles Nacionales para que den preferencia en el transporte a la gasolina que viene a Nariño⁹².

De esta manera se busca solucionar el problema de la distribución, que no obedece a problemas en la producción petrolera ni el refinamiento sino por problemas del transporte mismo que se hace al departamento de Nariño.

Es por ello que, los transportadores preocupados por esta situación solicitan al Ministro de Obras Públicas para que destine una partida presupuestal que permita terminar con el Tren del Pacífico y así facilitar el transporte del combustible:

(...) Se reunieron en la Oficina Seccional de Transportes y Tarifas de esta ciudad el director de ese despacho, Sr. Humberto Rosas, el Alcalde Mayor de la ciudad, Dr. Carlos Albornoz R., el secretario de la Zona de Carreteras de Nariño, don Medardo Muñoz L. el Gerente de la Cooperativa Nariñense de Transportes Ltda., Don Arturo Alvarado el Gerente de Rápido Nariño, don Alberto Díaz Granados y el secretario de Transpacífico, Guillermo Villota (...)

Se acordó, como medidas tendientes a solucionar este problema, que el señor Alcalde de la ciudad se dirija al Ministro de Obras Públicas, Dr., Jorge Leiva, insinuándole la necesidad de hacer que el ferrocarril del Pacífico transporte desde Buenaventura hasta la ciudad de Popayán con destino del departamento de Nariño, diariamente un tanque de gasolina.

Hay que saber que cada tanque tienen una capacidad para transportar para 120 canecas, o sea 6.000 galones cantidad transportada diariamente hasta Popayán, desde donde la traerían camioneros de Nariño, solucionará totalmente el problema de la escasez de gasolina, que dificulta el movimiento industrial y comercial de Nariño⁹³.

Paradójicamente, durante esta misma época se anuncia posibles yacimientos petrolíferos en territorio nariñense y su exploración, lo que contribuiría a un desarrollo de la Costa Pacífica, sitio en donde son ubicados estos yacimientos:

⁹² El problema de la gasolina fue tratado ayer en la gobernación. En: El Derecho., Pasto. 25 de Octubre de 1950. p 1.

⁹³ Importante reunión hubo en la seccional de Tránsito y T. En: El Derecho., Pasto. 23 de Agosto de 1950. p. 1.

Se encuentran en el puerto de geólogos de la compañía de petrolera Soconi Vacin Company, quienes se proponen iniciar trabajos de explotación por los ríos Osorio y Chagui de este Municipio. En el día de hoy han estado enganchando personal con tal fin. Según datos adquiridos por el corresponsal, han contratado veinte jornaleros y cuatro motoristas.

Existe gran sensación ya que al iniciar el trabajo esta compañía seguramente habrá ocupación para tantos hombres que vagan sin trabajo⁹⁴.

Además de convertirse en una oportunidad para enriquecer a la región por las regalías que le significarían al departamento, también se convierte en una fuente de trabajo. Lastimosamente, al poco tiempo de iniciados los estudios para la explotación, se suspende la obra por razones desconocidas y de nuevo la posibilidad de salir adelante en el campo económico se aplaza para el departamento.

3.2.2 La situación del seguro para terceros en Nariño. Como en toda Colombia, la imposición de los seguros por daños a terceros ocasionó una gran polémica por las consecuencias que traería para los transportadores. Los motoristas de Nariño no se marginaron de esta polémica y también tomaron una posición en contra de dicho seguro. Es por ello que, tomando la iniciativa de escribir al presidente Rojas Pinilla sobre su posición, explican brevemente la difícil situación económica por la que atraviesa el departamento a causa de la falta de industrias que se encarguen de dinamizar la producción:

(...) angustiosa situación atravesamos especialmente este Departamento que tiene paralizadas totalmente industrias provocándonos quietud absoluta e incumplimiento en obligaciones contraídas con agencias importadoras automotoras.

Nosotros y país entero agradecemosle resolución favorable transportadores mientras entre vigencia código transportes.

Servidores firmas gerentes de Transpacífico, Flota Nariño, Galena transportes, Automoviliaria, Transandes, Empresa Colombia, Cotrasán, Empresa Merced, Expreso nacional, Rápido Nacional, Empresa Galeras, Transmocoa, Transputumayo, Transalianza, Transipiales⁹⁵.

⁹⁴ Probable explotación de petróleo en las regiones de Salahonda y Río Chagui al otro lado de Tumaco. En: El Derecho., Pasto. 16 de febrero de 1954 p. 4.

⁹⁵ Los transportadores se dirigen al Presidente Rojas. En: El Derecho., Pasto. 19 de mayo de 1955. p. 1, 8.

Sin embargo, los motoristas también solicitan a nivel nacional que sea revisado el contenido de la Resolución por medio de la cual se exige el pago del seguro ya que resulta lesivo para los intereses de esta industria:

En horas de la tarde de ayer, en el teatro del Colegio San Francisco Javier, con constancia de los delegados del gobierno departamental de la asociación Nacional de Transportadores y de todas las empresas organizadas se llevo a efecto la asamblea general de los trabajadores de los transportes.

Después de agotado el temario, los integrantes de esta gran asamblea resolverán del Gobierno Nacional la revisión de la resolución número 181 que estableció el seguro por daños a terceros para todas las empresas de transporte del País⁹⁶.

Estas peticiones que se hacen a nivel de gremio son enviadas nuevamente al Presidente para que reconsidere la imposición del seguro:

Pasto, julio 21 de 1955
Excelentísimo presidente
República – Cali

En vista situación cada día tornase alarmante y desesperada, subsistencia familias transportadores motivadas frecuentes impuestos, alzas repuestos, combustibles caros y región muestra sin frentes trabajo obligamos suplicar derogatoria seguro inoperante y lesivo intereses transportadores.

Compañeros transporte reunidos esa fin entrevistar su Excelencia hállanse plenamente facultados nombre automovilistas Nariño solicitarle medidas conducentes eviten nuevos gravámenes para abnegados servidores transporte república.

Servidores Guillermo López Ceballos, Flota Nariño, Humberto Muñoz Empresa Galena⁹⁷.

⁹⁶ Revisión de la resolución sobre el seguro piden los transportadores de Nariño. En: El Derecho., Pasto. 19 marzo de 1955 p. 1,8

⁹⁷ Derogatoria del seguro piden transportadores. En: El Derecho., Pasto. 22 de julio de 1955. p. 1.

De esta manera los motoristas se pronuncian contra el seguro y también dan voces de apoyo a los motoristas vallecaucanos quienes son los que lideran a nivel nacional el movimiento en contra del seguro:

Las empresas de transportes de este departamento cursaron un mensaje a sus colegas del Valle del Cauca, relacionado con el seguro con daños a terceras personas y en el cual les manifiestan su decidido respaldo a la iniciativa de establecer por cuenta propia una empresa de seguros.

Pasto, abril de 1955.

Alfonso López Villa.

Comité transportes Cali.

Automovilistas Nariño respaldamos actuación ustedes. Esperamos unificar criterios fin conseguir favorable solución. Transportadores Nariño listos suscribir acciones y asegurar nuestros vehículos en compañía. Seguros San Cristóbal.

Atentamente,

Empresas Galena, Automoviliaria Colombia, Andes, Nariño, Merced, transportadores Nariño⁹⁸.

Recordemos que la posición del Gobierno frente al establecimiento de este seguro era muy radical y los transportadores estaban buscando alternativas para hacer que el recaudo de dicho seguro y sus ganancias se queden en el gremio, como lo fue la delegación a una empresa de transportes de este hecho. La Empresa era Seguros San Cristóbal, con sede justamente en Cali.

3.2.3 Creación del Gremio de Motoristas en el departamento. A raíz de las diferentes problemáticas existentes a nivel nacional, regional y local, los transportadores sentían la necesidad de agremiarse, puesto que esta era la única manera por la cual podían hacerse sentir sus pensamientos, actitudes e ideas sobre dichas dificultades. Es por ello, que los dirigentes de esta industria en el departamento, tenían una facilidad para convocar, que decidieron reunirse y crear una agremiación que los representara:

El 31 de mayo (...) en los salones de la Federación de Trabajadores de Nariño, tuvo lugar una reunión de motoristas a la que asistieron más de mil quinientas

⁹⁸ Los transportadores de Nariño respaldan a los motoristas vallecaucanos. En: El Derecho., Pasto. 27 de abril de 1955. p. 1.

unidades y en la que se trataron entre otros los siguientes puntos:

Organización del sindicato de motoristas de Nariño.

El señor Zenón García informó a los asistentes el objeto de la reunión. Para reorganizar el debate se nombró comisión de mesa (...) En uso de la palabra, el doctor José María Córdoba Pérez puso al tanto a los motoristas de las formalidades legales que había que cumplir para la organización sindical, procediéndose a nombrar la Junta provisional encargada de formular estatutos. Y demás requisitos indispensables para obtener la personería jurídica. Se presentaron a consideración dos listas o planchas, habiendo salido electa por aclamación la distinguida con el número 1 integrada por (...) Presidente Marcelino Ortiz, Vicepresidente Zenón García, tesorero, Julio Noguera, Fiscal Hector Medina y Secretario Tomás Tejada.

Se aprobaron las siguientes proposiciones: De saludo y respaldo a la Junta Militar de Gobierno, de saludo y agradecimiento a los doctores Alberto Lleras Camargo y Guillermo León Valencia; de saludo a las autoridades civiles, militares y eclesiásticas (...)

Los motoristas de Nariño esperan serenos el triunfo de su causa y ponen de presente ante la ciudadanía que desde el 10 de mayo de 1957, las Autoridades de Tránsito han tomado una actitud pasiva en el desempeño de sus funciones no interviniendo en la dirección y control del tránsito automotor, pretendiendo crear una situación de peligro y desconcierto, contrarrestada totalmente por la responsabilidad del motorista de Nariño⁹⁹.

En esta época en que la dictadura militar de Rojas ha caído y se inicia una nueva era en la política colombiana, hay más oportunidades para constituirse en gremios y levantar la voz de protesta contra las injusticias de la sociedad y del gobierno. Es por ello que la anterior nota demuestra la necesidad imperiosa de agremiarse. Luego de esta reunión que dejaron como conclusión las gestiones pertinentes a la consecución de una personería jurídica para su reconocimiento ante la sociedad de los transportadores.

Mediante comunicación dirigida a la junta Provisional de Motoristas de Nariño, por el secretario de la División de Asuntos Campesinos del Ministerio de Trabajo, se informa que la Resolución No. 67 del 18 de marzo de 1937 que reconoció la personería jurídica a esa organización continua vigente.

⁹⁹ Proposiciones aprobadas por los motoristas de Nariño. En: El Derecho., Pasto. 6 de junio de 1957. p.3.

La Junta Provisional del Sindicato hizo un llamamiento a sus compañeros motoristas en el sentido de que es preciso la sindicalización para el buen suceso de sus actividades gremiales¹⁰⁰.

De acuerdo a lo anterior, la personería jurídica del gremio de los motoristas esta vigente desde 1937, cuando justamente se empezaba a organizar el transporte en todo el país. Pero, a raíz del olvido y la desmovilización de la junta creadora, todos estos documentos se perdieron y no se tenía memoria de ellos hasta 1957, cuando surgió la idea de agremiarse nuevamente.

3.2.4 Las placas en el departamento. Recordemos que durante esta época se publicó una resolución por la cual se modifica la estructura, nomenclatura y materiales de los cuales serán fabricadas las nuevas placas para automotores por cada región.

De esta manera, la Dirección de Circulación y Tránsito, encargada de organizar los diferentes aspectos relacionados con el transporte en cada seccional, en nuestro caso Nariño, debe presentar, cumpliendo con dicha resolución, el pliego o las listas de solicitud de las placas con la numeración que le corresponde al Departamento, cuya orden es la siguiente:

Se adiciona el pliego de cargos en el sentido de aclarar que el total de placas de que trata el artículo primero 6.240 unidades se discriminan así:

TIPO "A" de 32 x 15 subdivididas:		6.240
Oficiales: numerados conforme se estipula	300	
Servicio público, conforme se estipula	2.100	
Servicio particular, conforme se estipula		1.100
Tipo "B" de 12 x 9 numeradas del 00-01 al 25-00 con la Leyenda "Nariño 1953"		2.500
Tipo "C" de 20 x 12, numeradas del 00-01 al 02-00 con la leyenda "Nariño 1953"	200	
PLACAS PROVISIONALES STANDARD		40
Sumas iguales	6.240	6.240

El tipo "A" debe traer cotización standard común y corriente, y cotización con pintura fosforescente.

El tipo "B" y "C", cotización en confección común.

¹⁰⁰ Reconocida personería jurídica de los motoristas. El derecho, 15 de junio de 1957. No. 6922. Pág. 6.

LA DIRECCIÓN DE CIRCULACIÓN Y TRANSITO¹⁰¹.

Por lo anterior, se conoce la estructura y numeración, que es lo más importante, de la placa de los automotores que llevarán los automóviles de servicio público y particular en Nariño. Podemos ver que existen tres tipos de placas: Las de clase o tipo A, que son utilizadas por automóviles oficiales (pertenecientes al gobierno departamental y municipal), los automóviles particulares y de servicio público, tanto municipal como departamental y se caracterizan por tener una confección más específica, con respecto a los materiales. Las segundas tienen el mismo destino "tipo B y C" pero su confección es sencilla.

Lo anterior es la cotización de las placas que se hace para correr con los gastos por el usuario y su consecución.

Con el paso del tiempo y como se hace muy dispendioso esperar a que lleguen las placas de Bogotá, se inicia un contrato con una empresa de Cali, experta en relieves, debido a que la industria nariñense no tiene las capacidades para fabricar placas reflectivas y cumplir así con los requisitos para distribuir las.

Informaciones obtenidas ayer en las oficinas de la dirección de circulación y tránsito de esta ciudad, dan cuenta de que las meras placas para los vehículos llegaron procedentes de Cali, a principios del próximo mes de febrero.

Como es de conocimiento general, las meras placas serán luminosas y tendrán una duración de varios años. La dirección de circulación y tránsito contrato su confección, de acuerdo a las últimas disposiciones nacionales con la firma "Relieves Farner", cuya oficina principal funciona en Cali¹⁰².

Aunque lo correcto era que las placas estuviesen listas para los primeros días de enero, ya que el uso de las mismas era anual, había problemas en la fabricación y preocupación por parte de los motoristas debido a que las autoridades de tránsito exigían el uso de la placa y estos problemas de retraso impedían que las autoridades puedan cumplir con su deber y a la vez que causan malestar entre los motoristas.

Por último, se dictan unas disposiciones que afectan al motorista con respecto a su desempeño como tal.

¹⁰¹ Adicional al pliego de cargos para confección de placas de vehículos automotores año 1953. En: El Derecho., Pasto. 23 de Octubre de 1952. p. 1.

¹⁰² Las nuevas placas para vehículos llegan en Febrero. En: El Derecho., Pasto. 11 de Enero de 1956 p. 1.

Mediante decretos respectivos, ayer la gobernación dictó algunas disposiciones sobre vehículos automotores, en la siguiente forma:

Uno de los decretos dice que serán sancionados fuertemente los propietarios de vehículos que no hicieron revisar sus aparatos cada 15 días, de acuerdo a la reglamentación que existe en el Dirección de Transportes y Tránsito de Nariño.

Por medio de otro decreto, la Gobernación dispuso que cada año los propietarios de vehículos debieran pagar diez pesos por el uso de la placa nacional¹⁰³.

De esta manera, se dictan algunas normas por las cuales el transporte es controlado para evitar desórdenes en cuanto al los trámites.

3.3 EL TRANSPORTE EN PASTO.

3.3.1 Pasto frente a los censos de automóviles nacionales. Durante esta época, a nivel nacional se realizó un censo de automotores para conocer la cantidad de vehículos que estaban circulando en las carreteras colombianas. Nariño también participó en el censo con dos ciudades principales como Pasto e Ipiales. Al respecto, se publica lo siguiente:

De las investigaciones que ha venido adelantando el departamento Nacional de Estadística, en materia de transportes se deduce hasta el momento, como dato provisional, que en solamente doce de las principales ciudades del país hay registrados cerca de ciento doce mil vehículos (...) (estas cifras) dan una idea aproximada del desarrollo del transporte en las respectivas secciones del país.

Bogotá	34.105
Cali	21.539
Medellín	12.660
Manizales	3.668
Cúcuta	4.590
B/manga	6.196
Ibagué	6.617
Pereira	8.112
Barranquilla	7.067

¹⁰³ Disposiciones sobre los vehículos fueron dictadas. En: El Derecho., Pasto. 17 junio de 1958. Fol. 139.

Cartagena	4.063
Pasto	2.071
Ipiales	484
TOTAL	111.172 ¹⁰⁴

De este censo realizado, se contabiliza dos mil vehículos en Pasto, ciudad donde confluye el 70% del parque vehicular del departamento:

(...) el censo de automotores iniciado a partir del primero del mes en curso, continúa en forma bastante normal, por lo cual se ha podido contabilizar hasta la fecha algo más de dos mil vehículos que han sido empadronados en la forma estipulada.

Según las estadísticas anteriores y los cálculos aproximados faltan aún por censarse cerca de mil vehículos entre particulares, oficiales y de servicio público, los cuales deberán cumplir con este requisito en pocos días que faltan por terminarse el único mes hábil para no hacerse acreedores a las sanciones¹⁰⁵.

De acuerdo a lo anterior se puede decir que el crecimiento del parque automotor se hace en forma acelerada y a la vez se hace necesario impulsar un plan vial que se acomode a estas necesidades, puesto que la red urbana de Pasto está quedando muy pequeña y ya por sus calles angostas se van congestionando de vehículos procedentes de todas partes y de buses urbanos.

3.3.2 Red vial de Pasto, planes y proyectos. La ciudad, a medida que va creciendo, va tomando un panorama de contrastes: Por un lado se perfilan las casas antiguas con un rastro colonial y en medio de ellas los pequeños pero importantes edificios. La urbanización es un tanto acelerada y se observa que hay poca planificación de la ciudad hacia el futuro. Esto incluye, desde luego, la ampliación de las calles de la ciudad, en su red se hace de acuerdo a los predios que dejen libres los propietarios y quedan como resultado calles angostas y hasta callejones.

Las pocas calles que existen se deterioran rápidamente, ocasionado grandes malestares entre los conductores y las personas particulares no importa la época del año: invierno o verano. Es por ello que se hace un clamor de la población al gobierno nacional para que ayude con materiales a la ciudad y se lleve a cabo la pavimentación de las calles:

¹⁰⁴ Censo de vehículos en varias ciudades. En: El Derecho., Pasto. 28 de junio de 1956. p. 3.

¹⁰⁵ Dos mil vehículos han sido censados ya en esta ciudad. En: El Derecho., Pasto. 25 de mayo de 1956. p.

(...) el señor Ministro de Obras Públicas Dr. Jorge Leyva, destinó para el arreglo de la pavimentación de las calles de la ciudad de Pasto el asfalto indispensable para la obra.

Mediante la gestión del Gobernador Caviedes, el Dr. Leyva autorizó la entrega del asfalto (...)

Esta determinación del señor Ministro ha sido bien comentada, pues de todos es conocido el pésimo estado en que se hallan nuestras calles, debido a la colocación de los cables de los teléfonos automáticos¹⁰⁶.

La anterior nota nos aporta un nuevo dato: justamente a principios de esta década, la alcaldía municipal estaba haciendo las gestiones pertinentes para poner en funcionamiento el teléfono con cables bajo tierra. Sin embargo, éste era uno de los tantos factores por los cuales se necesitaba con urgencia la pavimentación de las calles.

Dentro del plan de ensanchamiento vial, es importante resaltar la apertura de la Avenida de Las Américas que en un futuro se constituiría en una de las arterias principales de la ciudad para el descongestionamiento del transporte vehicular: “La avenida de las Américas se construye con el fin ir a la altura de la carrera 19, las venidas Boyacá y cuadrar con la secretaria de Obras Publicas Municipales.

Inicio desde los días pasados, la apertura de la una calle, la cual, una vez terminada será, pavimentada, por el sistema de valorización y llevara el nombre de “Avenida de las Américas”¹⁰⁷.

Otro proyecto de ensanche vial se presenta para descongestionar las Urbanizaciones Champagnat y El Molino, sectores muy populosos en la época y de gran confluencia poblacional y vehicular por ubicarse en ese sector el Colegio de los Hermanos Maristas:

En el día de ayer uno de nuestros cronistas entrevistó brevemente al señor Director de Obras Públicas, don Julio Jurado, quien suministró importantes informaciones relacionadas con el programa a desarrollar (...)

Desde el Lunes de la presente semana se inició la apertura de una importante arteria urbana que comprende la prolongación de la carrera 30 hacia el Río

¹⁰⁶ Asfalto para las calles de Pasto destinó el Mtro. Leyva. En: El Derecho., Pasto. 19 de diciembre de 1951 p. 1.

¹⁰⁷ Avenida de las Américas se construye. En: El Derecho., Pasto. 6 de febrero No. 1951 p. 1

Pasto. Esta obra ha venido a desembotellar las ya famosas Urbanización Champagnat y la Urbanización El Molino.

(...) También el Director de Obras Municipales, en asocio con los funcionarios (...) procederá a la apertura del llamado pasaje "Willard" obras ésta que conectará a la calle 18, de gran movimiento con la Avenida Ecuador¹⁰⁸.

Teniendo en cuenta que la ciudad está creciendo a un ritmo acelerado, el alcalde Guillermo Moncayo ordena la ampliación de más calles para solucionar uno de los problemas que se está haciendo más latente en la creciente ciudad y para ello promulga un decreto, el cual es el siguiente:

Decreto número 56 de 1952
(marzo 24)

Por el cual se dispone la ampliación de una plaza y la apertura y prolongación de unas calles de la ciudad.

El Alcalde Municipal de Pasto, en uso de sus atribuciones legales y de las que le confieren los decretos leyes números 3590 de 1949 y 968 de 1950 y

Considerando:

- a) Que el crecimiento demográfico y urbanístico de Pasto, impone necesariamente una adecuada expansión y prolongación de sus plazas, calles, avenidas, etc.
- b) Que ciertos lugares, como los que se ubicarán en la parte resolutive, necesitan urgentemente de la medida antes indicada y; destacan la totalidad de los propietarios y vecinos de todos los lugares han solicitado a la alcaldía la realización de aquellas obras

Decreta:

Artículo 1º: por medio de la secretaria de obras publicas disponerse la ampliación de la plaza y la apertura y prolongación de las calles que se enumeran en seguida.

- Ampliación de la plazuela de la Catedral.
- Apertura y prolongación de las calles 15 y 16 (Calle angosta) hacia el sur

¹⁰⁸ Se inició la apertura de calles por cuenta del Mpio. En: El Derecho., Pasto. 18 de enero de 1951. p. 1

- Apertura de la carrera 21, cubre el carillo y la carrera 22
- Apertura y prolongación de la calle 19 del estado Javeriano, hacia la capilla de Fatima.
- Prolongación de la carrera 31 A, entre calles 16 y 16 A (Luis Brand)
- Prolongación de la carrera 31 entre calles 16 bis y 161 A.
- Prolongación de la calle 16 A al norte entre carrera 32 y 33
- Prolongación de la calle 16 bis al norte.
- Apertura de la calle 10 entre carreras 22 bis y 23
- Apertura de la carrera 22 bis, entre calles 9ª y 10.
- Prolongación de la Calle 19 A entre la carrera 23 y 24 (al respaldo del palacio municipal y del palacio nacional).
- Apertura de la carrera 24 A entre calles 19 y 20 (pasaje de los tanco).

Artículo 2º: Declárese de utilidad pública las zonas necesarias para la ampliación y prolongación de las obras antes indicadas.

Artículo 3º: Tales obras se construirán mediante el sistema de impuesto de valorización para cuyo objeto la secretaria de obras publicas debe proceder inmediatamente a elaborar el respectivo presupuesto. (...)

Comuníquese y publíquese

Dado en Pasto a los veinticuatro días del mes de marzo de mil novecientos cincuenta y dos.

Guillermo Moncayo.
El alcalde municipal de Pasto.

Teodoro Gómez A.
El secretario de gobierno municipal¹⁰⁹

Durante la colonia, la época de independencia, la consolidación de la república y así hasta el presente, Pasto no presentó un desarrollo urbanístico planificado. Así que, cuando en esta década se impulsó la pavimentación de vías, había muchas propiedades privadas que obstaculizaban el trazo de una carretera y por la negativa de ceder predios al municipio para continuar las obras, la Alcaldía tomó la determinación de nombrar estos predios como “*utilidad pública*”, título que facilitaba al municipio la expropiación de los terrenos y continuar con las obras de expansión vial sin ningún problema.

¹⁰⁹ El Alcalde Mpal. ordena la apertura y ampliación de 10 calles. En: El Derecho., Pasto. 26 de marzo de 1952 p. 4.

Igualmente, podemos apreciar a través del anterior decreto, que la expansión vial está tendiente a desarrollar la red hacia el sur oriente y arreglo de la Plazuela de la iglesia de La Catedral, que aún podemos apreciar hasta la actualidad.

También se presentan proyectos de pavimentación originadas de los grades aguaceros que azotan a la ciudad y que destruyen fácilmente el asfalto con el que son cubiertas las calles:

Sucedo que con motivo de las continuas lluvias, la avenida del "Ejido" y lugares adyacentes como los barrios Navarrete, Alambra, etc. Se han convertido en tremendos barrizales que impiden el tránsito de peatones y vehículos en forma muy grave. Y como la Avenida de El Ejido está desprovista de pavimento se ha hecho en extremo difícil el acceso de las personas por tales lugares.

El remedio indicado (...) es el de pavimentar cuanto antes dichos sectores para dar fácil acceso tanto a los peatones como a los vehículos¹¹⁰.

Sin embargo, la población concedora de las ventajas que trae la pavimentación de las calles, en algunas ocasiones se muestra renuente a colaborar con la pavimentación, especialmente porque no se pagan cumplidamente los impuestos por concepto de valorización que les corresponde a las propietarios de las viviendas sobre la vía a pavimentar. A continuación una nota de la pavimentación de la calle 18, vía muy importante para el transporte urbano en la ciudad:

En relación con la noticia suministrada por algunos órganos radioperiódicos locales acerca de la inminente iniciación de los trabajos de pavimentación del sector de la calle 18 comprendida entre la carrera 20 y la glorieta de Don Julián Bucheli, uno de nuestros cronistas solicitó información en la Alcaldía Municipal, en donde se dijo que no ha sido posible adelantar ningún trabajo en vista de la falta de colaboración que habían demostrado los propietarios directamente beneficiarios con la realización de dicha obra.

Una de las condiciones impuestas por la Alcaldía de Pasto, había sido la que los dueños de inmuebles ubicados a lo largo de ese sector, pagarían el correspondiente impuesto de valorización por anticipado, para cuyo recaudo se designa a un distinguido caballero. Pero parece, no ha llegado al tesoro municipal ninguna suma por dicho concepto por lo cual ha sido necesario aplazar la iniciación de los trabajos de pavimentación de tan importante sector urbano de

¹¹⁰ Será pavimentada pronto la avenida del "Ejido". En: El Derecho., Pasto. 4 de marzo de 1950. p. 6.

Pasto ¹¹¹.

De esta manera, se perfila una gran dificultad, la falta de conciencia ciudadana para colaborar con los proyectos que benefician de manera general a toda la población como la pavimentación de las calles y el cobro de un impuesto por concepto de valorización para financiar las obras.

Las calles céntricas eran las únicas que poseían un pavimento algo conservado, en especial las calles que rodeaban a la Plaza de Nariño, lugar ocupado como un Terminal de Transportes de todos los automotores que llegan a la ciudad, provenientes de diferentes partes del departamento y del país. Por lo tanto se procura cuidar con gran esmero la que ha sido considerada desde hace mucho tiempo la “*sala de la ciudad*”.

3.3.3 Reglamentación sobre las “bombas” de gasolina y lugares de estacionamiento. La Alcaldía Municipal y en especial la Oficina de Tránsito presentó diferentes reglamentaciones, en diversos aspectos como los siguientes:

- **Transporte de combustible y estaciones de servicio.** Teniendo en cuenta que la distribución de gasolina es un asunto que requiere el mayor cuidado por ser de gran peligrosidad para la población y, a raíz de un incidente que se provoca por un carro-tanque que estalla dentro de la zona urbana de la ciudad y que trae como consecuencia la destrucción de un sector importante. Este insuceso pone de manifiesto la peligrosidad de tener estaciones de gasolina dentro del perímetro urbano y en sitios aledaños a barrios residenciales. Los carro-tanques que suministran la gasolina a las estaciones en algunas ocasiones son los motivos por los cuales se producen tragedias al transitar por la ciudad:

En la empinada calle que de la avenida que desemboca en la glorieta Julián Bucheli, sube al templete de la Santísima Virgen, en las inmediaciones de la estación de Servicio Panamericana, habíase estacionado imprudentemente el vehículo con placas N° Z-42060 de Nariño, vehículo de los Carro-Tanques que transportan combustibles a esta ciudad y que estaba cargado totalmente de A. C. P. M. El carro resultó ser de propiedad del señor Manuel Burbano, conocido transportador del Departamento.

Todo indica que subieron al vehículo estacionado en tan empinado sitio, unos niños que se dedicaron a hacer travesuras con las palancas del carro hasta que este se vino encima de un edificio de dos pisos conocido con el Nombre de “Villa Paz”, propiedad de Don Buenaventura Paz y donde éste habitaba con su familia. El vehículo se incrustó en la parte central y delantera del edificio tapando el acceso a la casa en una de las tiendas a la calle. De la colisión que

¹¹¹ No se puede pavimentar la 18 En: El Derecho., Pasto. 30 de Julio de 1958. p.1

fue bastante fuerte, resultó en cuestión de segundos, el incendio (...) ¹¹².

A raíz de esta situación, la alcaldía no tarda en pronunciarse reglamentando el transporte de combustibles:

La dirección de Transportes y Tránsito del Departamento, a cargo del Coronel Hernando Cáceres, ha expedido la resolución número 37 por medio de la cual se prohíbe a los carros tanques y demás vehículos transportadores de combustibles, estacionar en lugares céntricos y comerciales de la ciudad, por el peligro que entrañan dichos automotores.

La provincia en cuestión estipula sanciones pecuniarias para quienes contraviniendo lo ordenado, estacionaren esta clase de vehículos en los lugares expresamente prohibidos.

La medida ha entrado a regir desde la fecha de su expedición ¹¹³.

Dicha Resolución intenta frenar la irresponsabilidad de parte de los transportadores del combustible en dejar estacionados su vehículos en diferentes sectores de la ciudad sin prever los riesgos a que son expuestas las personas.

Pasando a otro aspecto del transporte de combustible, dadas las condiciones de dificultad que se presentan para traer de Popayán a Pasto la gasolina y otros combustibles, se crea una empresa transportadora con este fin y con capital pastuso:

Por comunicación recibida en nuestras oficinas de redacción, tenemos conocimiento de que acaba de fundarse en Pasto, la sociedad denominada "Transportes combustibles de Nariño, Ltda.", la cual con fecha 9 de los corrientes, en asamblea general dirigió la primera junta directiva, así:

Principales: Arcecio Paz, Edmundo Guerrero Villota e Ignacio Gonzáles.
Suplentes: George Woodcook, Carlos Villota e Ignacio Rojas.

Como presidente de la Junta directiva fue designado: Arcecio Paz, y como vicepresidente, Edmundo Guerrero Villota.

¹¹² Pavoroso incendio estallo en un sector de la ciudad ayer. En: El Derecho., Pasto. 20 de Mayo de 1958. Fol 93.

¹¹³ Prohibido estacionar carros tanques dentro de la ciudad. En: El Derecho., Pasto. junio 23 de 1958. Fol 154.

La empresa tendrá relación con el transporte de gasolina, A.C.P.M., petróleo, tractorina y demás productos de la “ESSO Colombiana”¹¹⁴.

Así se soluciona uno de los problemas más graves de abastecimiento de combustible, del cual se trató en la situación del departamento con el gobernador y delegados de la ESSO Colombiana, donde se dejó entrever que el problema de abastecimiento no corresponde a las Empresas Explotadoras de petróleo sino a los transportadores del departamento del Cauca, quienes dejan para sí la cantidad convenida de combustible y despachan el sobrante al departamento. Con la creación de esta empresa, se garantiza que habrá suficiente combustible en el departamento, transportado a tiempo y sin otro problema que afecte seriamente al transporte departamental y municipal.

- **Lugares de estacionamiento.** Dado que el “terminal” era la Plaza de Nariño, se necesitaba con urgencia establecer un lugar de estacionamiento que solucione el problema de congestión vehicular del dentro de la ciudad. Es por ello que la Oficina de Circulación y Tránsito dicta una Resolución mediante la cual se establece un nuevo lugar de estacionamiento de los vehículos que visitan a la ciudad, ya que no hay un terminal de transportes que ofrezca este servicio. El texto de la Resolución es el siguiente:

“Resolución No. 015

(Febrero 015 de 1958)

Por la cual se dicta una disposición sobre estacionamiento de vehículos automotores en el perímetro urbano de la ciudad.

El Director de Transportes y Tránsito de Nariño, en uso de sus atribuciones legales y en especial las que le confiere el derecho Legislativo 2281 de 1955, y

CONSIDERANDO

- a) Que es necesario fijar zona de estacionamiento para vehículos automotores de servicio público, fuera de los centros de la ciudad, con el objeto de evitar congestión y desorden,

RESUELVE

¹¹⁴ Transportes combustibles nueva sociedad. En: El Derecho., Pasto. 13 de enero de 1956 p. 8.

Art. 1°. De la fecha en adelante, todos los vehículos automotores de servicio público, que ocupen en uso de sus labores de Transporte de pasajeros o cargar, la carretera de occidente, deben estacionarse en la Plazuela de Bombona.

Art. 2°. La presente resolución empezará a regir desde el 1° de Marzo del año en curso.

Comuníquese y cúmplase.

Dada en Pasto a los quince días del mes de Febrero de mil novecientos cincuenta y ocho.

(Fdo.) Tte. Cor. Hernando Cáceres V.
Director de T y T.

Laureano Guerrero R. – Secretario¹¹⁵

De esta forma, se menciona que el lugar de estacionamiento escogido por esta dependencia es la Plaza de Bombona, lugar que era visitado por el comercio artesanal y eje dinámico de la economía manufacturera de la ciudad. Este traslado facilitaba la llegada de los comerciantes de otras zonas del departamento para vender sus productos artesanales, lo mismo para los ecuatorianos que visitaban con mucha frecuencia esta ciudad ofreciendo sus productos textiles como ropa, mantas y tejidos.

3.3.4 Congreso de Transportadores. A nivel nacional, los transportadores organizan eventos en donde discutían diferentes aspectos de su trabajo, como los derechos, los problemas, peticiones, deberes, entre otros, los cuales ya fueron mencionados a nivel nacional. Sin embargo, en Pasto se intentó organizar un congreso con las características de los otros realizados en distintas ciudades del país, pero este se desarrollaba bajo un contexto especial. Se trataba de buscar alternativas de solución que permitieran sacar al transporte de la situación caótica en que se encontraba:

Para el próximo 20 de febrero, ha sido anunciada la reunión del congreso de transportadores al que asistirán más de un centenar de representantes de dicho gremio.

¹¹⁵ Lugares de estacionamiento fijo la oficina de circulación. En: El Derecho., Pasto. Marzo 28 de 1958. Fol. 171.

El congreso ha sido convocado con el fin de estudiar ampliamente todos los problemas que afectan al gremio de transportes, especialmente en lo que se refiere a la diferenciación de tarifas y de rifas, el costo de los repuestos, la importación de equipos, y en general todos los factores que inciden sobre el desarrollo de una industria dentro del territorio nacional.

En dicha reunión se estudiara especialmente la nueva organización que le será dada al gremio, la creación de nuevas entidades y organismos, lo mismo que la representación ante los poderes centrales de una serie de solicitudes encaminadas a lograr diferentes condiciones para las gentes dedicadas a la explotación de dicha industria¹¹⁶.

Los otros congresos, que además tenían un carácter nacional también tenían el mismo objetivo, sin embargo, los transportadores estaban convencidos de que entre más fuerza hicieran como gremio, mayores serían los logros a alcanzar. El gobierno, consciente de que todo este trabajo afectaría de alguna medida sus intereses económicos, trataba de sabotear o hacer caso omiso a estas alternativas, peticiones y demás propuestas en beneficio del gremio.

Es importante resaltar que los Congresos realizados en otras ciudades, en especial Cali, tenían gran capacidad de convocatoria y por ello delegaciones de los transportadores de todas las regiones del país asisten de masivamente a estas asambleas de las cuales se obtienen resultados en beneficio del gremio, aunque el gobierno se muestre renuente a aceptar solicitudes o peticiones, que, como ya hemos visto, se presento al tratar el tema del seguro a terceros, y otros como la institución de los policías de tránsito, la reorganización administrativa a partir de la creación de las oficinas de Circulación y Tránsito que estaban dando un buen resultado. En Pasto, esta oficina descongestionaba todo el trámite en cuanto a pases, problemas de tránsito como accidentes, reglamentación, etc, lo que permite concluir que las alternativas de solución presentadas en los Congresos eran muy efectivas porque eran propuestas por los transportadores que conocían su campo y por su puesto las posibles soluciones a aplicar.

Pasto era una ciudad que en esta época no convocaba a asambleas de mayor envergadura, y, luego de incrementar la expectativa por todos los medios de comunicación más importantes del país, el congreso al parecer no se llevó a cabo.

¹¹⁶ Congreso de transportadores se reunirá en Pasto. En: El Derecho., Pasto. 12 de enero de 1956 p. 5.

3.3.5 La Oficina de Circulación y tránsito de Pasto. Como ya se ha mencionado, este organismo era el encargado de expedir todo tipo de reglamentaciones, gestionar trámites para los conductores y resolver problemas de tránsito y transportes en la ciudad y como eje central en el departamento.

Entre otras resoluciones, una que era de importante cumplimiento es la desinfección de los automóviles, que se hacía cada quince días o cada noventa días dependiendo del uso que se le daba al automóvil. Esto con el fin de evitar cualquier enfermedad que pudiera afectar a los ocupantes de los automotores.

Al respecto se publica la siguiente Resolución:

RESOLUCIÓN NO. 2
Enero 4 de 1950

Por la cual se dictan unas disposiciones:

El Director del Centro de Higiene de Pasto, en uso de sus atribuciones legales y,

CONSIDERANDO

1° Que es indispensable someter a todos los vehículos automotores (Buses, camiones, Volquetas. Automóviles, etc.) ya sean de uso particular, oficial o público, que circulan en la ciudad en forma permanente o entran a ella a una desinfección periódica.

2° Que el personal que presta sus servicios en este ramo debe gozar de buena salud, y

3° Que corresponde a este centro velar por la defensa de la salud e higiene pública.

RESUELVE

ARTICULO 1°. Todos los camiones, Buses, volquetas, automóviles que circulan por la ciudad o entran a ella y que sean de servicio público tienen que someterse a una desinfección por lo menos una vez cada 10 días.

ARTICULO 2°. Los automotores de uso particular u oficial tienen que someterse a la misma desinfección por lo menos una vez cada 90 días.

ARTICULO 3°. Los conductores de vehículos ya sean profesionales o aficionados, además de los exámenes requeridos por las Oficinas de

Circulación y Tránsito de la ciudad, deben poseer su Carnet de Sanidad en plena validez. Se recuerda que el carnet hay que revalidarlo cada seis meses.

ARTICULO 4°. El Señor Director de Circulación y tránsito de la ciudad se encargará del estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente resolución.

COMUNIQUESE, NOTIFIQUESE Y CUMPLASE.

Dada en Pasto a los 4 días del mes de Enero de mil novecientos cincuenta.

EL DIRECTOR DEL CENTRO DE HIGIENE DE PASTO.

Dr. Luis Carlos Moncayo M.

EL SECRETARIO – REVISOR

Eduardo Zambrano B¹¹⁷.

De acuerdo a lo anterior, hay una clara diferencia entre el servicio que prestan los vehículos y el mantenimiento necesario que se exige para permitir su circulación por la ciudad. Esto es muy importante ya que se mantienen normas estrictas de salubridad que permiten evitar epidemias entre la población.

Otras medidas que toma la Circulación en la vida cotidiana de la ciudad son las referentes a la circulación dentro de la ciudad y las direcciones que toman para el tránsito, al igual que los problemas que se presentan del no respeto a las normas como la siguiente:

En cierta forma, la mera reglamentación el tránsito urbano puesta en práctica en esta ciudad últimamente y relacionada con la circulación de automotores, ha venido a complicar en lugar de resolver los múltiples problemas que desde hace largo tiempo han tenido urgencia en esta ciudad capital.

(...) Las nuevas señales a pesar de su vistosidad, no han venido a favorecer de manera definitiva la solución del problema a la cual hacemos mención. (...)

La carrera 26, en el sector comprendido entre Calles 20 y 21, por ejemplo, esta prohibido a los chóferes transitar con dirección hacia el Hospital San Pedro que es de una sola vía, por ser la calle muy angosta.

No obstante, el bus municipal del barrio Obrero es el primero en violar esa determinación de las autoridades.

¹¹⁷ Todos los vehículos deberán ser desinfectados. En: El Derecho., Pasto. 5 de Enero de 1950. p. 3.

Ahora, la congestión de vehículos que diariamente y a todas horas se forma en los alrededores del Teatro Alcázar y en los sectores aledaños y en el propio centro de la Plaza Santander es algo inconcebible.

Por lo menos, algo más de media hora pierden los chóferes para movilizarse de la plazuela Santander hasta la de la Merced por la circunstancia de que dejamos anotada y lo mismo ocurre en otras arterias de la ciudad en donde es intenso en todo momento el tránsito de vehículos¹¹⁸.

Problemas como el anterior dan origen a diversos problemas, especialmente los accidentes que se vuelven frecuentes en la ciudad por que los motoristas no hace caso de las señales de tránsito, es por ello que la Circulación es la llamada a reorganizar el tránsito para evitar estas tragedias:

Desde el día de ayer se inició el cumplimiento del nuevo plan de tránsito efectuado en esta ciudad capital por orden del señor inspector de Circulación y Tránsito de Nariño señor Sixto Guerrero.

El nuevo plan que obedece al deseo de evitar en lo posible los accidentes de tránsito tan generalizado en los últimos tiempos, comprende la prohibición del doble pase de vehículos por algunas calles y carreras de esta ciudad.

La ciudadanía ha recibido con beneplácito esta medida encaminada a asegurar la vida y tranquilidad de los asociados¹¹⁹.

Dado que algunas calles nuevas que se están construyendo son anchas y algunas angostas, los motoristas han optado por tomarlas de doble vía y este, según lo anterior, es el principal factor que genera los accidentes y por ello, la solución es dejar el tránsito en una sola dirección.

Además, la ciudadanía pide que se aumente el número de los policías de tránsito para controlar mejor el creciente tránsito en la ciudad:

Debido a los permanentes accidentes de tránsito, choques, heridos y muertos por el estado de embriaguez de los conductores, la excesiva velocidad, el irrespeto a las mínimas normas de tránsito y a la osadía de los jóvenes ciclistas que mientras llevaban “en una mano la botella de aguardiente y en la otra el cacho de la bicicleta”, la ciudadanía se quejaba de manera permanente a las autoridades de la inseguridad y solicitan se incremente el número de agentes

¹¹⁸ Sección al margen de la vida. Circulación. En: El Derecho., Pasto. 17 de Febrero de 1954 p. 03.

¹¹⁹ Reorganización del tránsito en la ciudad. En: El Derecho., Pasto. 28 de mayo de 1953. p. 8

de tránsito, que apenas era de seis, para una ciudad en pleno proceso de crecimiento y transición hacia el mundo moderno¹²⁰.

Algunos comentarios que se hacen en la prensa dan cuenta del aspecto deplorable que se presenta en las calles por la imprudencia de algunos conductores que no respetan las señales de tránsito y otros problemas que se presentan en la ciudad y tienen preocupados a la ciudadanía:

(...) Claro está que los sucesos desagradables que en veces acaban con la vida de algunos ciudadanos y en otras complican a transeútes y conductores se deben única y exclusivamente a dos motivos.

El primero a la excesiva velocidad de los automotores y el segundo al poco cuidado de los conductores y a la imprudencia de los individuos que andan por las calles.

De parte de los motoristas se ofrece una extremada previsión, pues, deben observar cuidadosamente la vía, al arrancar la marcha, al cruzar las calles en las esquinas y en todos los momentos de su actividad.

(...) Todos tenemos obligación de contribuir para que cesen los atropellos: Unos, reglamentando el tráfico dentro de las ciudades y poblaciones, otros siendo prudentes y respetuosos en la condición de conductores; y los demás, teniendo todos los cuidados y precauciones en la calle¹²¹.

De esta manera se intenta concientizar a los ciudadanos para que manejen con cuidado y procuren observar las normas de tránsito y así evitar los accidentes tan numerosos que se suceden en esta época y que afectan a los peatones.

3.3.7 Cotidianidad del transporte en la ciudad. No todo en la industria del transporte es solo eso, industria, también tiene un lado humano que es el que hace del transporte y de cualquier otra actividad económica una dinámica sensible a la población, la que hace que le guste o no transitar por las calles, la percepción que tiene la población frente a un mundo cada vez cambiante que se resalta en los diferentes estilos de vida y costumbres que asume la gente del común.

Al respecto, Verdugo (1999) escribe lo siguiente:

¹²⁰ VERDUGO Moreno, Pedro Carlos. "Pasto en los años dorados del cincuenta: modernización y dislocación cultural". En: Manual de Historia de Pasto. Tomo 3 Pasto, 1999. Pág. 478.

¹²¹ El tráfico urbano. Sección al margen de la vida. En: El Derecho., Pasto. 17 de marzo de 1950. p. 2

Los conductores de vehículos abusan cometiendo con frecuencia irregularidades como las siguientes: en camiones de larga carga y encima de ésta llevan pasajeros, al igual que en los buses, sobre la parrilla donde llegan a embarcar hasta diez pasajeros, y en repetidas ocasiones llevan hasta animales, varios enseres y en la izquierda mujeres embriagadas, y en otras pequeñas irregularidades que sería largo enumerar, tal como la de manejar en estado de embriaguez y hacer uso del pito en altas horas de la noche¹²².

Otro aspecto que resalta sobre el estado de las vías es el siguiente: “Debido a los aguaceros y continuo tránsito vehicular, la falta de afirmado y pavimentación de algunas calles, se presentaban permanentes charcos, barriales y focos de infección que molestaban, se dice “ a los feligreses que concurren a la oración”, situación que desdice del “espíritu de un pueblo culto y progresista como el nuestro”¹²³.

Además se enuncia que el tránsito de caballos en el uso de las llamadas “zorras” o “carretas de caballo” que ruedan por las calles junto con los autos y buses, dejan otro ambiente del transporte en la ciudad y del cual los niños hacen juego en sus rondas.

“Con el broche el pobre rocín, debe jalar la correa;
jalando va el Bergantín, que a puro palo lo arrea.
Bultos y bultos primero, el coche van a parar
Luego se trepan el arriero, para suyo rebasar.
Grandes fuerzas los rocines, agotan para arrancar,
Más unos cuantos gamines, impiden el carro andar.
¡bellacos! Colgados van, sin que nadie los ataje,
y en su bus se ventearán, sin erogar el paisaje.
Ganas, don Juan, de llorar dan, de ver los caballeros
Y tras de mucho jadear, arrastran sus cargas lejos¹²⁴”

3.4 EL DESARROLLO DE LA EMPRESA DE BUSES MUNICIPALES Y EL SURGIMIENTO DE NUEVAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO.

3.4.1 Situación de la industria de los buses. Cuando en 1948 surgió la empresa de Buses Municipales, toda la ciudadanía la apoyó en su desarrolló, hasta surgen noticias muy positivas en relacionadas al desarrollo de esta naciente industria en la ciudad que prestaba un excelente servicio a la comunidad:

¹²² Ibid. Cita en: A. H. P. Fondo gobernación, serie correspondencia Periodo 1951-1955 Caja 2 legajo 2 Folio 103.

¹²³ Ibid. Cita a El derecho, Tomo 37 No. 5991 Febrero 9 de 1954.

¹²⁴ Ibid. Kar A. Melo. En: El Derecho., Pasto. Tomo 34 No. 3804, mayo 26 de 1953

El Administrador de la Empresa Municipal de Buses, al solicitarle un informe para la prensa sobre las iniciativas que se han adelantado desde los controles de tal entidad, en beneficio directo de la ciudadanía, manifestó que casi estaba formalizado el pedido por cinco máquinas, con la misma compañía que introdujo en Pasto las cinco primeras, es decir con la casa Reo.

La financiación de este pedido se la va a realizar de la misma forma como se hizo con el anterior para lo cual se solicitará la fianza de personas o entidades comerciales pudientes.

Cuanto a la producción, el señor administrador* nos manifestó que era por término medio de \$6.000,00 con una ganancia líquida bastante apreciable. Del empréstito por valor de \$60.000,00 que se hizo para la consecución de los cinco primeros vehículos, únicamente se debe la cantidad de \$24.000,00.

En el término de un año se ha logrado pagar un poco menos de las dos terceras partes.

Sin embargo, la deuda por los \$24.000,00 prácticamente se halla pagada ya que la nación debe devolver al municipio la suma de \$12.000,00 que se pagó por concepto de impuesto de importación, y además, hay que tener en cuenta la ordenanza que destinó la suma de \$5.000,00 como bonificación a la primera empresa de buses urbanos que se estableciera en Pasto.

La Empresa Municipal de Buses ha tenido un movimiento sorprendente desde su fundación. En la actualidad, los cómodos asientos de los "Reo", están siendo ocupados por un promedio mensual de 140.000 pasajeros¹²⁵, con sus respectivas fluctuaciones¹²⁶.

La anterior nota presenta una situación muy positiva del transporte en el bus urbano, tanto es así que la deuda contraída para comprar los primeros cinco buses está apunto de ser pagada en su totalidad y se piensa comprar otros cinco buses para incrementar el parque automotor y así el municipio pueda prestar un mejor servicio a

¹²⁵ Hay que tener en cuenta que en la década de los cincuenta, la población pastusa fluctuaba entre 80.000 y 90.000 habitantes. Para evitar imprecisiones, es necesario aclarar que las 140.000 personas que menciona el artículo se refiere a las veces posibles que es utilizado el bus mensualmente, ya que una sola persona utiliza en promedio 3 o 4 veces el bus para dirigirse a su sitio de trabajo y las estadísticas contabilizan el número de veces que es utilizado el servicio.

¹²⁶ 140.000 personas utilizan en Pasto servicio de buses. Formalizado el pedido para la adquisición de 5 unidades. En: El Derecho., Pasto. 12 de Enero de 1950. p. 1.

la ciudadanía ya que el uso de este servicio va en aumento gracias a la calidad con que se atiende.

En fuentes particulares, hemos sido informados que los rectores del municipio están efectuando importantes gestiones, con el fin de solicitar el envío de cinco nuevos buses marca "Reo", para ponerlos en servicio en esta ciudad, en líneas urbanas que serían creadas oportunamente.

Como es de dominio público, el servicio de buses urbanos ha resultado un espléndido negocio en esta ciudad y aunque la ciudadanía no estaba acostumbrada anteriormente a su uso diario, los dirigentes de la Empresa en ningún momento han contabilizado pérdidas.

De todos modos, esperamos obtener la confirmación oficial, con respecto a la última traída de 5 nuevos y modernos buses¹²⁷.

De acuerdo a lo anterior, la Empresa de Buses Municipales está en capacidades reales de adquirir más vehículos que han pasado a constituir un aspecto muy importante dentro de la vida de los pastusos, al que no estaban acostumbrados y ahora forma parte de sus vidas.

Todo esto se refleja en el espíritu de colaboración para con la Empresa de Buses que demuestran algunos comerciantes prósperos de la ciudad. Es el caso de Don Gerardo Bravo, un reconocido comerciante de repuestos para automóviles y quien es una de las personas que tienen mayor contacto con el exterior por aquello de las importaciones.

Su influencia en el mundo de los negocios hace que la importación de otras unidades de buses urbanos sea un propósito más real y más fácil de ejecutar:

En atenta carta que nos ha dirigido el señor Gerardo Bravo E. Distinguido comerciante de la localidad, se anuncia que en el día de hoy llegarán a la ciudad los cinco nuevos y modernos buses adquiridos por el municipio de Pasto, con el objeto de prestar el servicio de transporte urbano en una forma más eficiente y que esté de acuerdo con las actuales necesidades de la urbe.

El texto de la nota (...) es el siguiente

¹²⁷ "Buses Urbanos". En: El Derecho., Pasto. Miércoles 4 de Enero de 1950. p. 4.

Pasto, 3 de mayo de 1950
Señor Director de "EL Derecho"
Pasto.
Señor Director.

La firma nariñense GERARDO BRAVO E., establecida en 1920, muy satisfactoriamente a Ud. Y por su digno conducto a toda la ciudadanía de Pasto, que ya se convirtieron en realidad, todas las innumerables gestiones encaminadas a la consecución de otras cinco poderosas y modernas unidades de AUTOBUSES marca REO, que ya se pondrán en servicio público (...)

Esta firma comercial animada siempre por un espíritu de cooperación (...) no ha ahorrado ningún esfuerzo a su alcance para propiciar y ayudar en la adquisición de los buses urbanos, inspirada únicamente con el afán de colaborar con el progreso de Pasto.

(...) atento y seguro servidor.
Gerardo Bravo E"¹²⁸.

Con gestos como el anterior, la ciudadanía en general se ve muy beneficiada, ya que el parque automotor que sólo contaba con cinco vehículos, que debido a la cantidad creciente de población, no abastecía sus necesidades.

En otro aparte se anota la descripción de los buses:

Que el servicio de buses urbanos sería aumentado con cinco vehículos más que llegarían a la ciudad dentro del término de un mes, declaro ayer el Sr. Daniel Benavides diligente inspector de buses urbanos, agrego que los vehículos habían sido conseguidos por intermedio de Don Gerardo Bravo E. Que eran de la marca "Reo" y que por su acondicionamiento llenarían las aspiraciones y las exigencias del público, pues los cinco buses por llegar tienen puerta lateral para la bajada de los pasajeros, timbres eléctricos, asientos reforzados y agarraderos para los pasajeros que tengan de viajar de pie dentro del vehículo y contadores automáticos.

También se haría una completa y minuciosa selección del personal que prestara servicios en los nuevos buses y que para el efecto se estaba elaborando un reglamento para la empresa. Agrego (...) que los cinco buses costaban ciento veinticinco mil pesos cada uno, lo cual significa que la junta administradora de las empresas municipales no han descansado en su labor de

¹²⁸ Hoy llegarán los buses municipales. En: El Derecho., Pasto. 4 de Mayo de 1950. p. 1, 6.

dotar a Pasto de magníficos servicios públicos que como el de los buses lleno una urgente necesidad local¹²⁹.

Los nuevos buses son esperados con gran expectativa por parte de los ciudadanos y de los mismos empresarios. Cuando éstos llegan se organiza una ceremonia muy parecida a la que se hizo en la inauguración de la Empresa Municipal ya que casi dos años después del comienzo de la Empresa han transcurrido y los nuevos buses vienen a aumentar el parque automotor existente:

En el despacho del señor Alcalde se efectuó una Junta a la que concurrieron los miembros de la Dirección de la Empresa de Buses Municipales, el señor Jefe de la seccional de Transportes, y el Director de Circulación, para acordar la distribución de los nuevos buses municipales (...)

Después de amplias consideraciones sobre el tema, se acordó aprobar un sistema intermedio, que consiste en reforzar con una nueva unidad las dos líneas ya establecidas, que han dado mayor rendimiento económico: Se crearán dos nuevas líneas, con un bus cada una y se dejará una unidad en reserva, para reemplazar los carros de servicio que necesiten reparaciones con el objeto de no interrumpir el transporte de pasajeros.

Dentro del programa establecido para celebrar el día de la bandera se efectuará el sencillo acto de la bendición de las cinco unidades. Inmediatamente después de la misa campal que se oficiará en la Plaza Principal, el ilustre canónigo Dr. Fidencio Concha impartirá la bendición y luego se darán al servicio los buses de acuerdo con el plan expuesto anteriormente¹³⁰.

El servicio de buses surgió con tres líneas que abarcaban la mayor parte de la ciudad; cuando se anuncia que llegan los nuevos buses para el servicio, se necesita el refuerzo de más líneas para cubrir otros sectores y ofrecer cada vez más un mejor servicio.

La nueva línea de la cual se habla tiene la siguiente ruta: "(...) Las líneas que eran servidas por los antiguos buses han sido reforzadas con las nuevas unidades y a partir de esto se estableció una nueva línea, la que parte de la Urbanización Centenario y va a terminar a pocos pasos del Asilo Hospital San Rafael"¹³¹.

¹²⁹ Dentro de un mes llegaran los buses urbanos del municipio. En: El Derecho., Pasto. 21 de febrero de 1950 p. 1, 6

¹³⁰ Mañana se pone al servicio los nuevos Buses Mpales. En: El Derecho., Pasto. 13 de Mayo de 1950. p. 1.

¹³¹ Se dieron al servicio los 5 buses urbanos. En: El Derecho., Pasto., 16 de Mayo de 1950. p. 6.

Al transcurrir el tiempo y con la puesta en marcha de los nuevos buses, la ciudadanía ve con satisfacción que la ciudad se está modernizándose a pasos agigantados, cumpliendo así un paso en la historia económica de la ciudad que demuestra un crecimiento acelerado de la economía en la ciudad y en el departamento.

La empresa de buses se convirtió en una fuente de empleo muy importante para la ciudad. El conseguir nuevas unidades para la empresa hace que se necesite nuevos miembros motoristas para el servicio. Las casas de comercio de llantas y repuestos empiezan a ofrecer repuestos para los buses y los motoristas y aficionados que tienen algún conocimiento en el manejo de esta clase de automotores buscan alguna oportunidad para vincularse a la empresa.

Día tras día estamos palpando el progreso de la empresa municipal de buses de la ciudad de Pasto de la ciudad de Pasto encomendado con acierto al señor Jorge Woodcook, quien en todo momento se ha comportado con patriótico entusiasmo.

Actualmente se acaba de inaugurar la prolongación de la vía Hospital San Pedro – barrio Obrero con el fin de favorecerá un gran sector de la ciudad donde habitan las gentes humildes de los barrios altos quienes son los directos beneficiarios con este nuevo servicio (...).

Los buses urbanos de esta ciudad están cumpliendo un a grave función focal y en su desarrollo y ejercicio, se encuentra una gran nomina de empleados que se distinguen sobre todo por su honradez y caballeridad¹³².

Por lo anterior podemos concluir que el personal que lograba ser empleado por la Empresa de buses era seleccionada y por lo general era reconocido por su buen comportamiento para con la Empresa.

3.4.2 La administración municipal frente a la Empresa de Buses Municipales. Durante esta época, el margen de crecimiento de la Empresa para con la administración municipal fue muy importante por representar una fuente de ingresos de la cual no se registraba pérdida alguna. Junto a la Empresa de Buses, estaban adscritas al municipio la energía eléctrica, el acueducto, el matadero que generaban ingresos muy significativos para la administración.

¹³² Sección al margen de la vida. Los buses urbanos. En: El Derecho., Pasto. 27 de Febrero de 1953 p. 3.

Como se recordará hace poco más de tres años que Pasto vio cumplidas sus aspiraciones en orden a disfrutar de una empresa transportadora de pasajeros, en sus límites urbanos, habida consideración del desarrollo de la urbe y del sin número de inconvenientes para las personas que tenían que movilizarse a pie de un extremo a otro de la ciudad.

Desde el mes de octubre de 1949¹³³, en que se dio al servicio la empresa, a esta parte ha producido la suma de \$368.464,70, o sea un promedio de 11 o 12 mil pesos mensuales.

La empresa está valuada en \$164.000 y ya sólo se adeudan \$40.000. Este dato demuestra por sí solo el éxito que ella ha obtenido y el cada vez más apreciable favor del público, que se ha acostumbrado a transportarse en los lujosos buses oficiales. Dicha deuda quedará totalmente cubierta el próximo año de 1952.

Esta semana está dirigida en la actualidad por los señores George Woodcock; como gerente Buenaventura Esparza, como subgerente y el señor Bolívar Moncayo, como secretario, a quienes felicitamos efusivamente por su labor¹³⁴.

Las anteriores empresas pertenecían a una unión denominada Empresas públicas del municipio. La Empresa de Buses, aunque era de carácter público bajo el manejo de la Alcaldía municipal, también tenía su propia administración a cargo de un Gerente nombrado por el Alcalde y asesorado por la Junta Administrativa, quien era la encargada de nombrar personal y dirigir a la Empresa en su totalidad.

- El control de las tarifas de servicio urbano. Los buses nuevos ofrecen a los usuarios mejor comodidad que los hacen más llamativos para su uso. Sin embargo, para el mantenimiento de la Empresa y los nuevos costos que tendrá que afrontar con la deuda de los buses, la junta administradora decide aumentar el pasaje o las tarifas de bus. Sin embargo, este aumento de tarifas se hace previa solicitud al Ministerio de Fomento, quien determina el monto de la nueva tarifa a pagar por el usuario, aunque en algunas ocasiones, este trámite era pasado por alto y era la Junta Administrativa de la Empresa la que ordenaba el aumento del pasaje de bus:

¹³³ Como ya se dijo en el anterior análisis de la década de los cuarenta y los registros existentes en la época, la fecha de iniciación de la Empresa de Buses Municipales, fue el 29 de Octubre de 1948 y por lo tanto la nota en referencia presenta un error en la información.

¹³⁴ Imponderable labor ha cumplido la empresa Buses Mples. en 3 años. En: El Derecho., Pasto. 22 de diciembre de 1955. p. 4

(...) por disposición de la Junta Administrativa de la Empresa Municipal de Buses Urbanos, se ha aumentado el precio de los pasajes en dichos vehículos a la suma de diez centavos.

La medida (...) ha sido tomada en vista de que actualmente la Empresa Municipal de Buses tiene que hacer fuertes gastos, por concepto de repuestos, renovación constante de llantas, gasolina y otros elementos que intervienen en la marcha regular de una empresa.

(...) En general, la medida no ha sido objeto de protestas en las esferas locales, porque en realidad, de verdad, los buses están prestando en la ciudad un servicio eficiente en todo sentido. Los itinerarios se cumplen correctamente, y aún existe la necesidad de que se establezca otras líneas urbanas, pues se han presentado considerables demandas en este sentido¹³⁵.

A raíz del buen servicio, la ciudadanía no ha presentado protestas por el incremento de las tarifas de buses, que se venía cobrando a cinco centavos y se subió al doble, además, influyó la propaganda de colaboración con la Empresa Municipal, puesto que era patrimonio de toda la población y que se debía cuidar y preservar para el bien de todos.

Pero como siempre, no falta las personas que intenten desacreditar a las empresas públicas. Aunque nadie protestó públicamente por el alza en las tarifas de bus urbano, al poco tiempo aparecieron rumores de rechazo al alza de la tarifa:

Al amanecer del día de antier, en determinados sitios de la ciudad, los más centrales aparecieron fijadas en los muros y puertas de las habitaciones, unas diminutas hojas con la siguiente leyenda:

“Es una infamia la nueva tarifa de buses. Por lo tanto no se debe pagar más de cinco centavos”.

(...) La publicación de dicha hoja ha sido provocada a raíz del denuncia q' de manera oficial hizo el Sr. Secretario de la Empresa Municipal de Buses Urbanos en el sentido de (...) el precio de la tarifa en los buses será de diez centavos.

En primer término se nos informó que cuando únicamente operaban en la ciudad cinco buses, estos estaban dando buen rendimiento.

¹³⁵ Aumentado el precio de los pasajes en los buses mupales. En: El Derecho., Pasto. 23 de Octubre de 1950. p. 1.

Pero ocurre ahora que con la circulación de diez buses por las calles de la ciudad, han disminuido en forma considerable los rendimientos monetarios de la Empresa y por otro lado, con ocasión del alza en el precio de los artículos, especialmente los importados, se están haciendo gastos considerables en repuestos, gasolina, llantas, etc., que casi ocupan el total de las entradas.

Actualmente, los diez buses que circulan en la ciudad, aunque están prestando un servicio excelente, no dan una ganancia superior a \$700.00 por mes, suma insuficiente para que la empresa pueda cumplir con sus compromisos bancarios.

(...) después de haber hecho un estudio, (...) aconsejaron aumentar el precio de cada pasaje en diez centavos, que es la tarifa que en la actualidad se cobra en las demás ciudades colombianas donde existe el servicio urbano de buses¹³⁶.

Solucionado este impase y aclarada la posición de la ciudadanía para apoyar a la Empresa de buses municipales, no falta el vandalismo que atente contra el bien público. Es por ello, que los mismos conductores de los buses también se quejan de los atropellos que sufren en algunos sectores de la ciudad:

Los conductores de nuestros buses de servicio urbano (se quejan de lo siguiente):

Sucede que muchachos insulsos (...) se han dado a la tarea vituperable de divertirse a costa de las llantas de los buses.

(...) En el Barrio Obrero (...) colocan puntillas en la vía por donde forzosamente tienen que transitar los vehículos del municipio los cuales “pinchan” sus llantas viéndose obligados a suspender el servicio por algunas horas; por lo menos mientras el daño ha sido transitoriamente reparado.

Nosotros queremos llamar la atención a las autoridades de policía (...). los buses urbanos prestan servicios importantes y se han constituido ya en una necesidad del público, lo cual indica diariamente la necesidad de conservar el actual equipo ya que no hay posibilidades inmediatas de aumentar el número de buses.

Larga y costosa fue la historia de la adquisición de nuestros buses urbanos

¹³⁶ Que sí se justifica el alza de los pasajes en los buses. Afirma Dn. Nestor Botero, miembro de la Junta.

En: El Derecho., Pasto. 27 de Octubre de 1950. p. 6.

para que ahora queramos abandonarla.

La ciudadanía también debe convertirse en guardián de los buses y defenderlos como propios”¹³⁷

- **Reglamentación del servicio de transporte urbano.** La Alcaldía, al ver que el servicio de transporte urbano representaba grandes ganancias para la tesorería y economía municipal, decidió abrir paso a los inversionistas particulares para que ellos también se vinculen al desarrollo industrial y económico de la ciudad. Es por ello que el Alcalde se pronuncia al respecto:

Mediante decreto especial, el Alcalde Mayor de la ciudad, abogado Guillermo Guerrero Navarrete, reglamentó en forma total el servicio de transportes urbanos.

El decreto establece que, a partir de su fecha de expedición, podrán funcionar en la ciudad, previa autorización, empresas particulares de Buses Urbanos, lo mismo que Microbuses. Se trata, pues, de una medida bastante favorable para esta capital, pues, el establecimiento de dichas empresas, después del mediato estudio del burgomaestre, en nada perjudica a la actual Empresa de Transportes Municipales, al tiempo que estimula la iniciativa privada y soluciona una de las más urgentes necesidades de Pasto¹³⁸.

A partir de lo anterior, la Alcaldía empieza a estimular la inversión privada para entrar a beneficiar a la población que cada vez crece por los efectos de la migración de los campesinos a las ciudades, en nuestro caso a Pasto. Es por ello que la ciudad empieza a crecer y se necesitan más buses y más capital humano que se dedique a trabajar en este sector del transporte.

A raíz del pronunciamiento del burgomaestre, surgen dos nuevas empresas que empezarán a competir con la Empresa de Buses Municipales. Estas son “*Autobuses del Sur*” y “*Microbuses Nariño*”. De estas dos empresas no se tiene una fecha exacta de su fundación pero aparecen crónicas de estas empresas a partir de 1954, especialmente de la primera. Como son de carácter privado, la prensa tiene mayores dificultades para conseguir información acerca de su funcionamiento y administración interna de cada una de las empresas mencionadas.

La Administración Municipal está tan confiada en los márgenes de crecimiento acelerado que presenta la Empresa de Buses Municipales que se cree que las nuevas empresas no afectarán la economía de la Empresa de Buses. Sin embargo y como lo

¹³⁷ Sección Al margen de la vida. Contra los buses. En: El Derecho., Pasto. 19 de febrero de 1952. p. 2

¹³⁸ La Alcaldía reglamentó ya el transporte Urbano. En: El Derecho., Pasto. 15 de mayo de 1954. p. 1.

veremos más adelante, este será el principio del fin para la Empresa que nació con mucho esfuerzo y sacrificio por parte del pueblo pastuso.

3.4.3 Empresas particulares. Durante esta época surgieron dos empresas importantes que entraron a hacer competencia a la Empresa Municipal de Buses. Estas son:

- **Microbuses Nariño.** Esta empresa surgió el 12 de septiembre de 1954 y presta el servicio de busetas para diez pasajeros. Son de poca capacidad y muy cómodos, es así que los usuarios los prefieren para su transporte, porque además son muy rápidos y evitan el sobrecupo, la cual ya era característica de los Buses Municipales.
- **Autobuses del Sur.** Con el pronunciamiento de la Resolución que permite la inversión de particulares en el sector del transporte urbano de buses, la iniciativa privada empieza a trabajar por la creación de una empresa que tenga el mismo carácter de movilización de pasajeros urbanos pero con beneficio particular. Surge entonces Autobuses del Sur, llamada también Autobuses Nariño y no existe claridad en su razón social definida ni en la fecha exacta de su creación. Sin embargo, informaciones posteriores nos dan cuenta que la empresa surge en 1956 y son 9 los socios fundadores con una flota de 12 buses aproximadamente en regular estado debido a la mínima inversión que hacen que los socios.

3.4.4 Desarrollo de las empresas particulares con la empresa pública. El surgimiento de estas dos empresas rompen en dos la historia del transporte urbano de buses porque desarrollan el concepto de la inversión particular en la prestación de un servicio público. Contradictoriamente, la población apoya más la inversión privada que la pública ú oficial y esto se observa en las propagandas que se hacen para ganar más “*clientes*”. La expectativa que surge por la llegada de más empresas hace que la población se congrege ante los programas de inauguración, por ejemplo:

Procedente de la ciudad de Cali, llegaron a Pasto cuatro magníficos microbuses, los cuales fueron importados por varios empresarios de esta ciudad. “(...) sabemos que en el día de mañana se inaugurará en esta capital el de estos microbuses, los cuales tienen capacidad para diez pasajeros. El valor del pasaje ha sido establecido en diez centavos.

Para próximos días llegarán seis unidades más pues, la flota comprende diez microbuses¹³⁹”.

¹³⁹ Mañana se inaugura el servicio de microbuses. En: El Derecho., Pasto. 28 de agosto de 1954. p.1.

Los cronistas de la época miran con optimismo la aparición de la nueva empresa de microbuses. Se destacan opiniones como:

Venciendo un sinnúmero de obstáculos que va desde lo relativo a la expedición de la licencia oficial para funcionar hasta la incomprensión de los mismos sectores ciudadanos favorecidos con el servicio; que desde hace un par de semanas, Pasto viene disfrutando de las comodidades que brinda la empresa de Microbuses destinados al servicio urbano.

Cada vez que la iniciativa privada quiere hacerse cargo de los servicios públicos de esta naturaleza (...) es obligación de las entidades oficiales abrir el compás de tal manera que el interés de un grupo de ciudadanos contribuya con eficacia a la prestación de servicios que por urgente necesidad venianse prestando por esta o aquella entidad pública.

De aquí el porque de la instalación del servicio de Microbuses no tenía razones para iniciarse con recelo por parte de las Empresas Públicas Municipales.

(...) En otras ciudades del país ha sido posible el progreso en todas las actividades porque ha habido acertado criterio respecto de la forma cómo han de prestarse los servicios públicos. Ojalá en Pasto, la Empresa de Microbuses progresara de tal manera que el Municipio se sintiera liberado de la carga de sostener la Empresa de buses y pudiera destinar el capital invertido en tal organización del servicio urbano, en empresas no acometidas aún por el interés privado¹⁴⁰.

La Empresa de Buses Municipales, pertenecía directamente a la Alcaldía Municipal y, si bien es cierto que esta empresa dada rentabilidad, algunos gastos iban por cuenta del municipio. Algunas personas, como el autor del anterior artículo, consideran de que la llegada de otras empresas con el mismo objetivo de transporte acabarían con la obligación que tiene el municipio de responder económica y administrativamente por la Empresa.

El parque automotor de la naciente empresa de microbuses iba en aumento, cuando al poco tiempo y por la gran aceptación que tuvo este servicio, se hicieron los trámites para conseguir más unidades:

Una grata noticia para la ciudadanía en general fue la suministrada por la empresa de microbuses de esta capital, la cual indica que ya llegaron las primeras unidades que se pondrán al servicio dentro de los breves días.

¹⁴⁰ Sección Al margen de la vida. Los Microbuses. En: El Derecho., Pasto. 14 de septiembre de 1954. p.3.

Si se tiene en cuenta la situación actual verdaderamente crítica y lamentable por la que atravesamos en lo que respecta al servicio urbano este anuncio despierta más que sensación, porque no en otra forma se podría esperar una solución adicionada y más que oportuna a un problema que se nota que va creciendo a medida que pasan los días y que se hace más notorio en esta época de crudo invierno cuando las gentes se ven precisadas a soportar las inclemencias del tiempo en espera de un bus que los lleve a su destino (...)

De manera especial hacemos llegar de muestra sincera voz de gratulación al apreciado amigo, Señor Jorge Vargas, alma y nervio de esta empresa, así como también a ese gran hombre de normas, don Manuel Jurado B., quien se ha desempeñado en forma entusiasta para que los meros microbuses lleguen oportunamente¹⁴¹.

Los microbuses además vienen a solucionar un problema existente. A la población les parecía que los recorridos que hacían los buses municipales no eran rápidos y empezaba a generar un descontento con el servicio.

Algunos sectores de la ciudad, que no hacen parte de la cobertura que presta la empresa municipal, y, observando que los microbuses están prestando un servicio muy eficaz, empieza una oleada de solicitudes para el servicio en sus barrios, tal es el caso del Barrio Laureano Gómez, del cual se dice que es el barrio más alejado del centro de la ciudad y sus moradores son personas que necesitan urgentemente un servicio de transportes, que no se ofrecía eficazmente, aparte de la lejanía, por las pésimas condiciones de la vía de acceso. Al respecto se publica una solicitud:

Sr. Dn.
Guillermo López.
Gerente de la Empresa de Microbuses Nariño.
L. C.

Muy estimado señor.

Los habitantes del Barrio Laureano Gómez y Las Mercedes, atentamente solicitamos a usted se digne ampliar el servicio de Micro Buses hasta los

¹⁴¹ Sección al margen de la vida. La empresa de microbuses. En: El Derecho., Pasto. 1 de febrero de 1956 p. 2.

citados barrios en donde habitan centenares de familias que se ven privadas de este beneficio que con tanto beneplácito fue recibido en la ciudad.

Tenga usted la seguridad señor Gerente que al ampliar este servicio, la Empresa que usted tan acertadamente gerencia, se verá correspondido con excelentes entradas, puesto que al acercarse el año lectivo escolar son muchos los niños que ocuparán los modernos aparatos.

Hacemos esta solicitud, por el permanente abandono en que nos encontramos, toda vez que los buses municipales llegan a los apartados barrios con mucha demora, perjudicando los intereses de todo el conglomerado. El ordenar usted la ampliación del servicio de Microbuses la empresa se hará acreedora a la gratitud permanente de los que vivimos en los barrios apartados.

(Firman 32 personas¹⁴²).

Hacia ya algún tiempo que la Empresa Municipal había suspendido el servicio de los buses a este barrio, debido a que la Administración Municipal no destinaba el presupuesto suficiente para hacer los respectivos arreglos a la carretera. Este era uno de los diversos factores que se fueron suscitando para que la población prefiriera el uso de los microbuses.

Además, la comodidad que presentaban estos automotores para el transporte, ya que no permitían el exceso de pasajeros, lo que sí estaba sucediendo en los Buses Municipales, llevaron a pensar en mejorar las estrategias con que venían trabajando.

El servicio de lujo y confort que vienen prestando con toda regularidad los microbuses urbanos gracias a la diligente actividad de una empresa particular, exige que el Municipio de Pasto, con sus buses , mejore cada día su servicio al público.

Se ha demostrado en efecto que en nuestra urbe hay movimiento, que nuestras gentes gustan de la comodidad y que pagan los servicios con gentileza.

No se justifica (...) que haya sobre cupos en los buses urbanos. La aglomeración de la gente se presta para infinidad de abusos y atropellos y especialmente quita la comodidad mínima que piden quienes ocupan tales vehículos.

¹⁴² Servicio de microbuses solicitan habitantes del Barrio Laureano Gómez. En: El Derecho., Pasto. 20 de septiembre de 1954. p. 8.

El sobrecupo de pasajeros debe ser prohibido en forma terminante, pues ello de no constituir una ganancia para la empresa, hace odioso el servicio y pone en peligro la vida de quienes por buscar la comodidad pueden buscar la muerte. En esta glosilla queremos estimular a la empresa particular de microbuses, para que pronto la veamos más flamante, con un servicio mayor de estos vehículos, que hacen mucha falta en los sectores urbanos¹⁴³.

Según las crónicas, por esta misma época aparece la empresa de Autobuses del Sur, la cual, con buses de mayor capacidad empiezan a recorrer las calles de la ciudad. Estas dos empresas buscan entendimientos con la administración municipal para acordar las rutas en que prestarán sus servicios. Luego de establecer las rutas o las líneas, empiezan a trabajar conjuntamente con la Empresa de Buses Municipales.

Con el auge que fueron cogiendo, otros inversionistas particulares decidieron crear y poner en funcionamiento la empresa Autobuses del Sur o Nariño, la cual prestaba el mismo servicio de los Buses Municipales. Esta empresa fue creciendo, al igual que la de los Microbuses, de una manera muy acelerada.

3.4.5 Problemas de los Buses Municipales. Después de conocer la situación de preferencia que están adquiriendo los Microbuses, los administrativos determinan buscar nuevas alternativas que vayan en beneficio de la empresa. Entre las estrategias que toman los administrativos de la Empresa Municipal es que se consigan nuevos buses. Ahora nos preguntamos, ¿por qué cada dos años, aproximadamente, la Empresa debe adquirir un número de cinco buses?. La razón se encuentra en el estado en que se encuentran las vías. Como veíamos en la situación de la ciudad en esta misma década, la administración municipal no destinaba el presupuesto para el mantenimiento de las vías. Por ellos, los buses sufrían maltratos y los mismos conductores no cuidaban de su uso, los hacían trabajar hasta que el bus tenía que ser llevado obligatoriamente a reparación.

Esta situación obligaba a parar hasta la mitad de los buses que prestaban el servicio y ocasionaba grandes congestiones en los paraderos, ya que la gente esperaba a que pase el bus y éste sencillamente sufría retrasos porque no habían los suficientes buses que cubran el horario establecido.

➤ **Horarios y control de buses.** Desde la época en que surgió este servicio, se había acordado que su horario de trabajo sería desde las siete de la mañana hasta las nueve de la noche. Pero en vista de las necesidades que tenían los trabajadores, especialmente de los sectores alejados al centro de la ciudad de iniciar labores justamente a esa hora, se hizo la solicitud de iniciar a laborar más

¹⁴³ Sección Al margen de la vida. Buses municipales. En: El Derecho., Pasto. 16 de octubre de 1954. p. 3.

temprano, es decir, a las seis de la mañana: “Vecinos de los barrios apartados de la ciudad han elevado una justa petición a las autoridades competentes para que cambien el horario de salida de los buses municipales en la horas de la mañana. El memorial que será entregado el día lunes (4 de febrero) manifiesta la conveniencia de que le servicio de buses urbanos inicie a las seis de la mañana”¹⁴⁴.

La petición fue aceptada por la Empresa de Buses Municipales y a partir de la semana siguiente se ofrece el servicio desde esa hora, prestando así un mejor servicio a los usuarios.

La prensa, que siempre ha seguido de cerca el desarrollo de la Empresa de Buses Municipales propone las siguientes mejoras:

(...) Sería muy conveniente por ejemplo que la Empresa establezca una especie de control, que pudiera ser en la plaza de mercado, para que cada bus pase por cada paradero, a una hora fija e indicada a fin de que quienes desean esta clase de servicios, no se vean en la desesperante situación de esperar muchas veces largos ratos sin poder conseguir el vehículo, precisamente porque se desconoce el momento oportuno porque atraviesa este o aquel lugar.

En vista de esta medida, los conductores tomarán sus precauciones o mejor dicho, marcharán a una velocidad uniforme en todas las rutas y su paso sería normal por todas las estaciones, cosa que indudablemente daría mejores resultados porque siempre el orden da origen a consecuencias favorables.

Respecto de los conductores, nos parecería lógico también que a quienes han servido más tiempo a la Empresa se les dé los carros nuevos para que los traten en la forma más adecuada con la experiencia que les capacita para ello¹⁴⁵.

Desde que surgió la Empresa en 1948, no había el sistema de control para los conductores de buses. Se confiaba en la responsabilidad de cada quien y en el compromiso al entrar a trabajar a la empresa. Con el paso del tiempo, esta responsabilidad y compromiso fueron cediendo por la tranquilidad y la irresponsabilidad con la empresa y sobre todo con el usuario. Es por ello que se sugiere la colocación del control en la Plaza de mercado, que se ubicaba en la calle 18

¹⁴⁴ Que cambien de horario los buses se solici ta. En: El Derecho., Pasto. 3 de febrero de 1957. p. 6

¹⁴⁵ Sección al Margen de la vida. Algo sobre los buses. En: El Derecho., Pasto. 2 de junio de 1956. p. 2.

en pleno centro de la ciudad y por donde pasaban casi todas las rutas de buses. Así la velocidad iría acorde a la eficiencia sin sobrepasar los límites de la lentitud o de la aceleración.

- **Comportamiento de los conductores de los buses.** Así como hay denuncias de la lentitud de los buses al hacer los recorridos, también hay otras relacionadas con el comportamiento brusco o indecoroso de algunos conductores:

Desde hace algunos días teníamos información acerca de la conducta indecorosa, observada por alguno de los conductores de buses del municipio que prestan su servicio en la ciudad (...)

(...) El meritorio sacerdote, más o menos a las tres de la tarde del día domingo último, subió al bus que se encontraba estacionado en el Ejido, más el vehículo no continuaba la marcha. De un momento a otro llegó al sitio del estacionamiento una mujer de la vida airada, de aquellas que abundan en el sector y el conductor, con el descaro más inaudito la llevó a la parte posterior del vehículo donde se inició la conversación más descarada. (...)

Hemos tenido oportunidad de presenciar hechos bochornosos, tales como el de llevar borrachos en el bus, por el sólo mérito de ser amigos del conductor, de estacionarse por largo tiempo para dedicarse a tomar la alimentación en el mismo vehículo en presencia de los pasajeros que no aprenden cosa sino la falta de educación de los conductores.

Todos estos hechos que hemos relatado cometidos por algunos conductores, decimos por algunos ya que entre ellos hay personas cultas y honorables, demuestran a las claras que no existe una reglamentación adecuada en la Empresa Municipal de Buses¹⁴⁶.

Otro caso semejante también es denunciado:

No sería del todo malo que Ud. Llame , y muy seriamente la atención al chofer del Bus de apellido Troya que ayer hacía el servicio de El Ejido a la Normal, para que los días que amanece con el ánimo de gritar a todo el mundo y en especial a las señoras que merecen respeto, se quede en su casa a pasar su neurastenia.

(...) Ayer, en presencia de uno de nuestros cronistas el chofer al que nos referimos, gritó a dos señoras que entraron al bus, y no llevaban a mano los

¹⁴⁶ Inauditos abusos se está cometiendo en los buses. En: El Derecho., Pasto. 14 de Junio de 1950. p. 4.

veinte centavos que tenían que pagar, pues iban con dos niños, no tuvo ningún miramiento en gritarles delante de toda la gente que ocupaba el bus, que pague, “que lo que querían era valerse de los servicios sin pagar nada”.

Si esto lo hacen con señoras que merecen respeto, cómo se portará con los pobres campesinos cuando cometen alguna equivocación¹⁴⁷.

Así como estas quejas destacan aspectos de la cotidianidad de un bus, también hay otro tipo de quejas sobre la velocidad de los buses al hacer su recorrido, al igual que la carga que llevan:

Realmente, de cinco años a esta fecha, la población de Pasto ha aumentado considerablemente y esa es la única explicación para que en la actualidad los servicios públicos (...) resulten ya estrechos para las necesidades de una ciudad tan desarrollada como la nuestra.

Diariamente, alrededor de 15 buses prestan servicios normales en la ciudad. Pero ocurre que en tales vehículos se registra a diario una congestión de pasajeros (...). Aparte de que la capacidad de los buses es utilizada hasta lo increíble, hasta el punto de que la mayoría de personas viajan de pie, la incomodidad de que tal hecho ofrece, no es para describirla (...). Canastas, flores, bultos de papas, bolsas, hierbas, es decir, todo lo humanamente imaginable, contribuye a hacer más dramático un viaje en cualquiera de los buses urbanos.

Ahora, la misma congestión de gentes trae como natural consecuencia la de que los vehículos se movilizan con la rapidez de “un pato cansado” para no mencionar la palabra tortuga.

La Empresa de Buses municipales, según entendemos, es una institución más o menos próspera ya que no produce pérdidas, Pero de alguna manera, los dirigentes de aquella entidad deberían estudiar la forma de efectuar un nuevo pedido de buses, para mejorar con la abundancia de vehículos este indispensable servicio público¹⁴⁸.

Como resultado de las innumerables protestas que se hacen relacionadas con la lentitud de los buses, los conductores optan por irse al otro extremo. La aceleración:

¹⁴⁷ Con el gerente de los buses. En: El Derecho., Pasto. 10 de Mayo de 1950. p. 6.

¹⁴⁸ Sección Al margen de la vida. Los buses. En: El Derecho., Pasto. 9 de junio de 1954. p.3.

(...) Esos pobres buses del municipio en manos de los chóferes que motivan las constantes quejas, más que vehículos del servicio público parecen autos de carreras, porque la velocidad que desarrollan en el centro urbano, la audacia con que doblan las esquinas y rompen las curvas, es algo para poner los pelos de punta al más temerario de los suicidas.

Y naturalmente que esa desesperación por andar rápido para alcanzar el bus que va adelante, o para darse el lujo de superar las velocidades normales, lleva a los chóferes a cometer actos lesivos de la integridad personal. No hace mucho en los lados del Parque Infantil una señora fue arrojada violentamente de un bus que inició la marcha antes de que este hubiera subido al vehículo.

(...) los chóferes no tienen cuidado para facilitar la subida y bajada de los pasajeros, y de los abusos y daños que por esta celeridad cometen, es el municipio el posterior demandado. Conviene por eso, pues que la Empresa de buses defienda su patrimonio económico y del Municipio, sancionando estos abusos con la destitución si es el caso (...) Porque cuando no es la velocidad son el mal carácter, la grosería, la patanería y la mala educación de los chóferes, el espectáculo público y pagado (cinco centavos cada vez) que uno presencia en los referidos buses municipales¹⁴⁹.

- **Suspensión de rutas.** Otro problema que presenta la Empresa es la situación que se presenta por el estado de las vías y se ve obligada a determinar la suspensión de las rutas ya estipuladas a dos sectores importantes de la ciudad: El Barrio Chapal y el sector de Laureano Gómez, este último ya lo mencionamos cuando se trabajó la solución de la comunidad al solicitar el servicio de los microbuses:

Pasto, marzo 24
Sr. Director del Diario.
El Derecho
Presente

Por tratarse de un asunto de interés general me permito comunicar a Ud. Por medio de ese importante órgano periodístico haga conocer del público que desde la presente fecha queda suspendido el servicio de Buses a Chapal. Únicamente lo hará hasta la vuelta del Barrio Alhambra.

La Administración se ha visto obligada a tomar tal determinación en vista del mal estado en que se encuentra ese sector. Pues como Ud. Comprenderá, en

¹⁴⁹ Oh! Los buses. En: El Derecho., Pasto. 14 de Noviembre de 1952. p. 3.

ninguna vía de esas condiciones, la máquina y carrocería de estos vehículos sufren gran deterioro y el consumo de repuestos es diario.

Tal servicio se reanudará muy pronto, según comunicación del Sr. Jefe Ingeniero de la Zona de Pasto a cuyo cuidado están la conservación de estas líneas.

Por la atención que se digna prestar a la presente de antemano damos nuestros agradecimientos.

Atto. y S. S.
Bolívar J. Moncayo.
Secretario¹⁵⁰.

La otra situación: "(...) se encuentra suspendido el servicio de Buses que hacía el recorrido al Barrio "Laureano Gómez" de esta ciudad.

La causa para la paralización del servicio es el pésimo estado en que se encuentra la vía que conduce a dicho lugar, ya que está llena de huecos y barriales como está, es un obstáculo permanente para el tránsito de los pesados buses"¹⁵¹.

En ambas circunstancias es el problema del mantenimiento de las vías la que impide y obliga a la empresa a suspender el servicio de transporte urbano que venía prestando.

➤ **Inconformidad y cotidianidad del usuario.** Sin embargo, la gente del común también es víctima de la incomodidad de los buses, no únicamente de la velocidad a la que vayan o la carga que transportan sino la ventilación:

Es muy seguro que todas las personas que viven en los centros urbanos por lo menos han montado, no menos de una vez en los buses que hacen su recorrido por las calles de la ciudad para ir de un lugar a otro y habrán notado que la congestión en ellos se acentúa en las horas de entrada o salida de las oficinas, talleres y fábricas, y que es entonces cuando se sufre de las mayores incomodidades, no tan sólo por la falta de espacio dentro del bus sino también por la falta de colaboración por parte del público que viaja en ellos ; y lo peor es la mala educación con que responden al consultárseles su colaboración.

Todos alegan por la incomodidad, pero muy pocos hacen por mejorar la situación. Es el caso de los buses llenos de pasajeros, y con todas las

¹⁵⁰ Suspendido el servicio de buses a Chapal. En: El Derecho., Pasto. 25 de marzo de 1950. p. 6.

¹⁵¹ Paralizado el servicio de buses al barrio L. Gómez. En: El Derecho., Pasto. 11 de septiembre de 1954. p.1.

ventanillas cerradas, naturalmente el aire que se encuentra lleno de impurezas, plagado de microbios y de malos olores, que en ningún caso traen buenas consecuencias para la salud, todos dan cuenta de ello, y piden que se abran las ventanas, pero cuando los que van de pies, logran conseguir asiento, no abren las ventanas para que el aire circule y descongestione ese ambiente tan pesado. Por qué esta falta de lógica? Muchas veces porque se le olvida, una vez que se han acostumbrado al ambiente y en otras ocasiones porque los asientos son ocupados por damas que prefieren soportar los malos olores y la posibilidad de contraer alguna enfermedad antes de arriesgar su "peinado"¹⁵².

De esta manera se observa el comportamiento de las personas frente a los problemas que se presentan a diario en un bus urbano. La gente ya no sabe de que hablar: del sobrecupo, de la suspensión de rutas y de las cargas que llevan los buses y otros aspectos que afectan a los usuarios de este medio de transporte.

En general, la dinámica que lleva el ciudadano del común es muy particular y hasta la actualidad, algunos rasgos se conservan. Pero la diferencia es que la población de esta década todavía no se acostumbra a utilizar este servicio y no tiene conciencia de lo que es compartir un mismo servicio público. Se tiende a pensar entonces, que mientras a uno lo traten bien, los demás no importan y el servicio hay que utilizarlo mientras exista y siempre se busca lo mejor sin cuidar el patrimonio del municipio.

Diariamente, una escena en un bus se desarrolla bajo las siguientes circunstancias:

Por Dios no me pise... hay va ese bultico... Hágase para allá Señora... agarrese duro Señorita... No sea malcriado... Guache...

Tales son las expresiones que se escuchan en los buses del municipio y eso que no se ha dejado escuchar la voz del conductor que es un poquito más dura y exclama por ejemplo. Sigán para atrás...sigán para atrás hombre ca... no sean sordos sigán para atrás...

No sería posible que se remediara todo este inconveniente fijando más o menos un cupo limitado que sería el máximo del transporte que cada vehículo llevaran? Es que es imposible que se reglamenten este servicio que se ha convertido en renglón de primera necesidad? Por lo pronto pedimos eso siquiera y que si dijéramos que arreglen el interés y que hagan limpiar los bancos y los vidrios, y nos contestan que no tienen dinero.

¹⁵² Las ventanillas de los buses. En: El Derecho., Pasto. 18 de abril de 1955. p. 3.

Y en cuanto a los chóferes, creemos que no tienen ninguna necesidad de entablar conversación con los pasajeros descuidando así el manejo del volante, debe prohibírseles hablar más de lo necesario ya que estas minimas conversaciones son las que hacen que los amigos del conductor sean los primeros en ocupar, parados los puestos delanteros estebando por ende el paso de los demás (...)

Ahora, una pregunta final, los chóferes de los buses municipales no se encuentran todos los días en las horas de la mañana en los talleres? Pues, allí se los debe obligar, si es posible a saludarse, para evitar que cada encontron en las calles de la ciudad sea un pare para preguntarse por la familia y por todo (...)

Si esa cultura la conservaran con los pobres pasajeros a peatones, podriamos exclamar que el gremio de motoristas empleados en la empresa con los señores más atentos que tienen educación que lleva el nivel de la ciudad¹⁵³.

Cualquier persona pensaría que es un caos total el subirse a un bus urbano. Pero, afortunadamente, la gente se va acostumbrando a este modo de vida y va asimilando que es una faceta más de la vida de una ciudad que está entrando a la “modernidad”.

- **Distribución de combustible en épocas de escasez.** Cuando nos referíamos al contexto nacional, departamental y local, hubo un problema que se destacó como un factor negativo para el transporte: el abastecimiento de combustible.

La Empresa Municipal también se vio afectada por esta situación y en un momento cesó sus labores para la ciudadanía, ocasionado un gran malestar entre la población. Afortunadamente, y gracias a los contactos que tenía la empresa por ser de carácter oficial, se logra establecer una distribución directa y casi exclusiva para la Empresa, solucionando así este problema:

(...) los buses que hacen el recorrido de las líneas urbanas de transporte, a consecuencia de la misma escasez de gasolina, se vieron obligados a disminuir los itinerarios ordinarios y hubo días en que uno solo de tales vehículos pudo movilizarse, causando como es lógico muchas molestias a la ciudadanía.

(...) gracias a la colaboración prestada por los distribuidores de gasolina en esta ciudad, se había obtenido una distribución directa de combustible para los

¹⁵³ Sección comentario de Saulo. Buses municipales. En: El Derecho., Pasto. 16 de Enero de 1956 p. 4

mencionados vehículos y en consecuencia, desde hace dos días, las unidades del servicio de transporte urbano empezaron a circular como de costumbre¹⁵⁴.

3.4.6 Tarifas del transporte urbano de las empresas particulares. La Administración municipal, que antes tenía que controlar solamente las tarifas de la Empresa de Buses Municipales, ahora, con la existencia de los Microbuses también tiene que legislar al respecto.

Como ya habíamos mencionado en el aparte de la Administración Municipal que conjuntamente con el Ministerio de Fomento imponían las nuevas tarifas de transporte urbano, éstas se hacían extensivas a las empresas particulares.

El procedimiento a seguir por parte de estas empresas era hacer primero la solicitud a la Alcaldía y ésta la transmitía al Ministerio quien tomaba la decisión del aumento de precio al pasaje.

Recordemos que la Empresa de Buses entró al servicio cobrando cinco centavos en el pasaje, después de tres años de servicio, lo incrementó a diez centavos.

Cuando entró a funcionar los Microbuses en 1954, éstos cobraban a diez centavos el pasaje, al igual que los buses municipales. Cuando surge autobuses del Sur, éste pide un incremento de quince centavos, pero ya en 1957, cuando el servicio público es más estable y los problemas de suspensión y repuestos, al igual que la demora en el paso del bus por los paraderos se han superado de alguna manera.

Los dirigentes de la empresa “Autobuses del Sur, Ltda” de esta ciudad, en carta dirigida al Alcalde de Pasto y al Director de Transportes y Tránsito de Nariño, solicitan autorización para que a partir del 13 de los corrientes, elevar a quince centavos el pasaje en las rutas urbanas.

En dicha comunicación se expresa que la solicitud está basada en el alto costo que han alcanzado los combustibles, repuestos y demás accesorios¹⁵⁵.

Como respuesta a esta solicitud, la Alcaldía autoriza el pago de los quince centavos. Veamos lo que sucede:

Desde el día de hoy, entrará en vigencia la disposición sobre el alza del precio en los pasajes urbanos del Municipio de Pasto, y la Empresa “Autobuses

¹⁵⁴ Distribución directa de combustible a los buses urbanos se está haciéndose. En: El Derecho., Pasto. 26 de Julio de 1950. p. 4.

¹⁵⁵ A quince centavos sera el pasaje de los microbuses. En: El Derecho., Pasto.11 junio de 1958. Fol. 131.

Nariño”, disposición que fue autorizada en días pasados por el Ministerio de Fomento.

En tal virtud, a partir de hoy cada persona tendrá que pagar quince centavos para utilizar el servicio de buses. La medida como es lógico suponer, ha causado desconcierto muy especialmente entre las clases media y obrera que se verán precisados en muchos casos, a abstenerse de utilizar los buses.

Según fue informado uno de nuestros redactores, la alcaldía Municipal de Pasto tiene el proyecto de cambiar el itinerario en las rutas de los buses del municipio cuyas máquinas (...) ya no serán vendidas.

Para llevar a efecto este cambio, los gerentes de las dos empresas y la Alcaldía Municipal se pondrán de acuerdo a fin de que no haya rivalidades ni competencias desleales en el servicio urbano¹⁵⁶.

Indudablemente, a estas alzas de tarifas en el transporte urbano, la economía familiar se ve afectada, no únicamente en el presupuesto para el transporte sino en la venta de los productos de las tiendas:

El alza en las tarifas para los buses urbanos ha aumentado realmente más el costo de vida para los barrios Obreros. De esta situación se están aprovechando todos los que pueden.

La disculpa es siempre la misma “Ahora como hay que pagar más caro el bus”; hay que aumentarle algo al producto en el trabajo.

Los víveres son los que más ostensiblemente han hecho sentir el alza aunque de manera pantalina. Las niñas de casa que habitan en los barrios en donde no hay plaza no hay cooperativa, que entre otras cosas no prestan mayor servicio, porque son las tiendas del “no hay”, tienen que conformarse con los alimentos en las tiendas del sector, que ahora tienen a flor de labio el problema del alza del transporte.

Este problema se viene presentando casi en todas las manifestaciones, repetimos desde que fue autorizada el alza de las tarifas para el transporte urbano.

Ahora son las tarifas las que están presionando para que se conceda el mismo permiso y así recargar aun más el precio el transporte y con esta mera alza una

¹⁵⁶ Desde hoy rige el alza de pasajes en los buses. En: El Derecho., Pasto. 21 de Febrero de 1957. p. 1.

carga más en los demás aspectos¹⁵⁷.

En alguna ocasión, la población se ve sorprendida por un incremento que alegremente va siendo cobrado por las empresas ya establecidas. No hay que olvidar que la Empresa Municipal. Cada vez está luchando por no desaparecer del panorama económico de la ciudad, porque al año siguiente de la llegada de la Empresa de Microbuses, los buses municipales empiezan a sufrir una baja en sus ingresos y el rendimiento comienza a preocupar a los administradores. La situación se agrava cuando ya a partir de 1956 se encuentran rastros de autobuses del Sur y el mercado que era monopolizado por la Empresa Municipal se ve agrietado por la competencia de la empresa privada.

Volviendo al tema de la sorpresa de la población del alza a quince centavos del pasaje de buses, se establece una especie de resistencia de la población porque muchas personas no pueden pagar la nueva tarifa.

(...) la Alcaldía Mayor de esta ciudad no ha solicitado en alza en las tarifas de los buses municipales. Agregó que en consecuencia la solicitud, si acaso existió, la formularon seguramente las empresas particulares.

(...) El decreto del Ministerio de Fomento por el cual se elevan a quince centavos las tarifas en los buses municipales de la ciudad, no es una autorización de la cual pueda o no hacer uso la Alcaldía, sino una disposición perentoria que debe obedecerse mientras sea derogada o modificada.

A través de los informes oficiales del municipio se ha venido observando una baja en el volumen de los habituales pasajeros de los buses municipales. Las clases trabajadoras son las que más ocupan esos servicios no han podido soportar la carga del aumento que entre otras razones no se justifican en Pasto donde el recorrido en las rutas es muy corto comparado con las rutas largas que hacen las rutas de los buses de las ciudades en donde también se elevó la tarifa¹⁵⁸.

Además se presenta otra protesta que es consecuencia de las palabras del sacerdote jesuita Jaime Álvarez por un programa que dirigía "La Hora Católica":

El decreto que cobija al departamento de Nariño, singularmente a Pasto autorizando la elevación de los precios en el pasaje de los buses urbanos, bien

¹⁵⁷ El alza de transportes encarece más la vida. En: El Derecho., Pasto. 16 de Enero de 1956 p. 3.

¹⁵⁸ Protesta general por el alza en los buses. La Alcaldía Municipal no las ha solicitado. En: El Derecho., Pasto. 23 de Febrero de 1957. p. 1, 6.

puede tener su justificación, debido a la alza inmoderada de repuestos, llantas y gasolina, pero no se ha medido, ni valorado la difícil situación que atraviesa la gente de Nariño, especialmente la clase popular y la clase media.

Un precio de quince centavos significa para Pasto, que el pueblo tendría que recurrir al módico, aunque enojoso sistema de transitar a pie. No se puede extorsionar a un pueblo, que como lo apuntó el Gobernador Velasco Guerrero, se debate en la miseria, sin ayuda positiva oficial, sin vías de comunicación, sin frentes de trabajo.

Es cierto que el campesino no se halla acostumbrado a ocupar los buses para dar al expendio sus productos: pero si un alza motivada viene a perjudicar su vida de miseria y sacrificio, preferirá llegar tarde a los mercados, para no pagar tantas erogaciones.

El Reverendo Padre, Alvarez, S. J. Director de la Hora Católica, llamó poderosamente la atención, sobre la nueva extorsión que se pretende implantar y pidió que el pueblo salga a la defensa de sus intereses menoscabados.

S, pues, necesario que todos nos opongamos a la elevación de los precios en los buses ya que ello significa el quitar el pan y el hacer nugatorio el sacrificio sin cuento de las gentes pobres¹⁵⁹.

Por ello, el alcalde se apersona de la situación y tomando la vocería de la población solicita la rebaja de la tarifa, ya que recordemos que las tarifas vienen desde el Ministerio y esta última de la Superintendencia de Transporte.

Una comunicación enviada desde Bogotá por el alcalde de Pasto, doctor Manuel E. Guzmán, da cuenta de que la Superintendencia de Transporte acaba de autorizar a las dos Empresas que funcionan en esta ciudad para rebajar el precio de los pasajes en los buses que prestan el servicio urbano a diez centavos.

Bogotá, marzo 15 de 1957.

Dr. Miguel Paz Delgado.
Alcalde encargado.
Pasto.

¹⁵⁹ Precios en los buses. Sección En la trinchera. En: El Derecho., Pasto. 12 de febrero de 1957. p. 2

Acabo obtener de Superintendencia Transporte autorización escrita permite rebaja pasajes Buses Urbanos a valor regía anteriormente. En consecuencia Buses Municipales cobrarán 10 centavos desde ahora.- Autorización extiéndose también a la Empresa Autobuses del Sur.- Favor informar ciudadanía.

Cordialmente,
Manuel Eduardo Guzmán.
Alcalde de Pasto¹⁶⁰.

Otro inconveniente que se presenta en cuanto al manejo de las tarifas de las Empresas particulares es la desnivelación de tarifas. Esto quiere decir que hasta este momento, las tarifas vigentes se cobran todos los días sin excepción. Cuando las empresas se “reparten” por decir de alguna manera las rutas de buses, unos sectores quedan desprovistos de los buses municipales, quedando con predominio particular. Estas empresas aprovechan su situación y empiezan a cobrar en los días domingos y feriados quince centavos y en los demás días diez centavos. La ciudadanía solicita al alcalde, entonces, que se nivele las tarifas porque en los demás sectores se cobran los diez centavos todos los días.

(...) vecinos de los barrios más apartados de la ciudad, están firmando un memorial en el cual se solicitará a la empresa “Autobuses Nariño”; la nivelación de las tarifas en el servicio de transporte urbano.

El memorial expone que mientras los buses del municipio rebajaron a diez centavos el valor del pasaje para todos los días, la empresa particular ha mantenido el precio de quince centavos en los días domingos¹⁶¹.

- **Los pasajes escolares.** Pasto, además de ser una ciudad eje del comercio en el departamento, también era una ciudad que tenía las más altas posibilidades de ofrecer una excelente educación por la existencia de colegios como la Normal de Varones, el Colegio de las Hermanas Bethlemitas, el Colegio Champagnat y otros que eran muy prestigiosos y a los que acudían numerosos estudiantes. Al igual que las escuelas ubicadas en el centro de la ciudad como la Escuela No. 1 de varones, la Escuela No. 1 de niñas y otras.

La población escolar cada día va en aumento y son muchos los niños y jóvenes que hacen uso del servicio de buses. Pero los padres de familia ven que las tarifas

¹⁶⁰ Diez centavos vale desde hoy el pasaje en los buses. En: El Derecho., Pasto. 16 de Marzo de 1957. p. 1.

¹⁶¹ Nivelación en las tarifas de buses se solicitará. En: El Derecho., Pasto. 3 de abril de 1957. p. 1.

vigentes afectan económicamente sus ingresos. El gobierno nacional, concedor de esta problemática, promulga un decreto beneficiando a los escolares:

El Ministerio de Educación Nacional ha conferido atribuciones a los alcaldes de diferentes ciudades del país, a fin de q' reglamenten lo concerniente a los pasajes urbanos para los estudiantes, tanto universitarios como de los diversos planteles de educación que funcionan en la ciudad, quienes deberán proveerse de un carnet para poder tener derecho al descuento del cincuenta por ciento del pasaje de que habla la ley respectiva dictada por el Congreso de la República en diciembre del año pasado. Es decir, se refiere a los medios pasajes q' las distintas empresas de transportes que prestan los servicios urbanos deben conceder a quienes ostentan el título de estudiantes. En nuestro caso, esos valores serán de siete centavos y medio para la Empresa de Autobuses del Sur y cinco para la de Buses Urbanos.¹⁶²

Como siempre, es la Empresa de buses municipales la que ofrece mayores garantías a sus usuarios con el precio de cinco centavos para los estudiantes. Sin embargo, la empresa de microbuses, desde hace cinco años atrás, incentivó a los estudiantes con un descuento especial para que ocupen sus vehículos:

Tenemos conocimiento de que la Empresa de Microbuses Nariño. Cía. Ltda., desde el pasado lunes viene ofreciendo a todos los estudiantes de 7 a 12 años de edad que utilicen los servicios de los cómodos aparatos, un especial descuento mediante el suministro de libretas constantes de cien tiquetes.

La medida ha sido muy bien recibida por la ciudadanía, pues, sencillamente esta empresa, que ya ha alcanzado un buen prestigio en la ciudad, con un alto sentido de comprensión y estímulo favorece a los estudiantes que ocupen sus servicios¹⁶³.

Aquí se presenta un modelo de pago más fácil del transporte escolar por parte de los padres de familia, el cual es el manejo de libretas, cada una con cien tiquetes. El pago de éstas se hacía en la empresa y el estudiante simplemente pagaba su pasaje presentando el tiquete.

¹⁶² Pasajes escolares. En: El Derecho., Pasto. 5 de Febrero de 1959. p. 2.

¹⁶³ Descuento especial para estudiantes ha ofrecido la Empresa de Microbuses. En: El Derecho., Pasto. 8 de octubre de 1954. p. 8.

De esta manera se facilita al estudiante y al padre de familia su acceso al transporte urbano y mejora las condiciones económicas de las familias con hijos en edad escolar.

3.4.7 Se acaba la Empresa de Buses Municipales. A pesar de todos los esfuerzos realizados por mantener a la Empresa con las ganancias que obtenía cuando recién fue creada, el sentido de pertenencia de las empresas particulares pudo más que todas las buenas intenciones y campañas realizadas por salvar la empresa.

La crisis estaba ya detectada desde el día en que los administradores dejaron de invertir en la empresa y desatendieron las necesidades de la población, abriendo un margen de inversión para las empresas particulares, quienes, aprovechando la coyuntura de estabilidad y demanda del servicio, impulsaron mejor sus empresas y sobresalieron en este sector.

Se pensó inicialmente en una reorganización administrativa. Se suponía que había demasiada burocracia dentro de una de las Empresas Públicas. Cada una de ellas (recordemos que las empresas eran de energía, acueducto, matadero y buses) tenía un gerente. Para esto se optó la fusión de las gerencias y dejar a una sola persona el manejo de las Empresas Públicas. Esta decisión hace que entre en crisis la empresa de buses: “En vista de la renuncia presentada por el Señor Buenaventura Garzón Thomas para separarse de la gerencia de la empresa Municipal de Buses Urbanos, fue designado en carácter de encargado para dicha posición, el señor Carlos Núñez quien desempeñaba el cargo de secretario de la mencionada entidad. El nuevo gerente se encuentra ya en el desempeño de sus funciones”¹⁶⁴.

Luego de un exhaustivo análisis, el cargo es totalmente suprimido:

El Gobernador del departamento concedió la aprobación de caso, previas algunas reformas a un decreto emanado de la Alcaldía Municipal, mediante el cual quedan suprimidos los cargos de gerente de la Hidroeléctrica Municipal y de la Empresa de Buses.

La finalidad del expresado decreto es (...) crear un solo gerente para que dirija las Empresas Públicas Municipales, a las cuales se anexará la administración del matadero municipal.

La reforma que el Gobernador hizo al decreto originario de la Alcaldía fue la de modificar la forma cómo debía efectuarse el nombramiento del gerente para las Empresas Municipales. En el original decía que será hecho por el Alcalde Mayor.; la modificación consistió en designar al Consejo Administrativo

¹⁶⁴ Encargado de la gerencia de los buses el stario. En: El Derecho., Pasto. 27 de mayo de 1958. Fol. 109.

Municipal, cuyos miembros realizarán el susodicho nombramiento de una terna elaborada por el Burgomaestre¹⁶⁵.

La Empresa de Buses se encuentra generando pérdidas para el municipio, tanto es así, que ya no hace parte de la lista de ingresos sino de egresos y en realidad son muy altos.

Miremos las estadísticas:

En 1956, la Empresa de Buses deja de aportar ingresos al municipio frente a las otras empresas municipales, que en sí son servicios públicos

Tabla 5. Ingresos municipales.

ENERGIA	ACUEDUCTO	MATADERO	BUS MUNICIPAL	TOTAL
-----	-----	31.067.00	-----	31.067.00

Fuente: CHAVES, Milciades. Nariño. Ministerio de trabajo. División técnica de la seguridad social campesina. Bogotá 1959.

Durante el mismo año, la Empresa genera unos egresos muy altos. Aunque en el cuadro anterior, las otras empresas municipales tampoco registran ingresos, sus situación es diferente. Energía y acueducto (hidroeléctrica) se hallan en pleno desarrollo y apenas tenían pocos años de funcionamiento. En cambio, la empresa de buses estaba cercana a cumplir 10 años y su situación era preocupante.

Tabla 6. Egresos municipales.

ENERGIA	ACUEDUCTO	MATADERO	BUS MUNICIPAL	TOTAL
-----	-----	-----	228.000.00	228.000.00

FUENTE: Ibid.

La primera propuesta que surge al ver estos resultados es la reorganización de la empresa:

¹⁶⁵ Suprimidos los cargos de gerentes de buses y de hidroeléctrica mpal. Un solo gerente operará al frente de Empresas Públicas municipales. En: El Derecho., Pasto. 19 de agosto de 1955. p. 1.

Por caminos de una amplia reorganización ha sido enrumada actualmente la Empresa de Buses Urbanos, al frente de cuyos destinos se encuentra el señor Buenaventura Garzón Thomas quien entró a ejercer sus funciones desde hace unos cuantos días y se propone adelantar una vasta y activa campaña a favor de dicha empresa.

(...) Se ha creado tiqueteras especiales de boletas con destino a los niños escolares que aprovechan los servicios de los buses con el objeto de controlar los ingresos por tales conceptos. Por otra parte se informó que los buses municipales entrarán todos los días en acción a partir de las seis de la mañana, a fin de cooperar con los trabajadores y obreros que van a esas horas a sus labores”¹⁶⁶.

Teniendo en cuenta que el sector de mayor incidencia y uso del bus son los estudiantes, se empieza a tener iniciativas para adherir ese sector al servicio. Sin embargo, este primer intento no da resultado y pese a la expectativa que genera la situación de la Empresa Municipal, el alcalde da a conocer el estado real de la misma:

Pasto, junio 25 de 1958
Señor Director de
“El Derecho”
L. C.

Para su conocimiento atentamente me permito comunicarles que el Municipio, por conducto del Auditor de Empresas Públicas Municipales, está preparando un informe sobre la verdadera situación de la Empresa de Buses Urbanos, con el ánimo de dar a conocer al público el verdadero estado de esa entidad; está por concluirse un riguroso inventario de sus bienes, un estudio de sus libros y cuentas y demás antecedentes o su actual estado para que el público se forme un criterio real sobre la empresa.

No está por demás advertir que la Alcaldía se ha preocupado por la marcha de la Empresa de Buses, de cuyas dificultades, como es muy fácil comprobarlo, está libre de toda responsabilidad la actual Administración.

Atentamente,
Fdo.) Leonardo Delgado López – Alcalde¹⁶⁷.

¹⁶⁶ Será reorganizada la Empresa de Buses M. En: El Derecho., Pasto. 26 de octubre de 1957. p. 6

¹⁶⁷ El alcalde hara conocer el estado de la empresa de buses. En: El Derecho., Pasto. 27 de junio de 1958.

La situación es difícil. Empieza una etapa de rumores inciertos sobre el destino final de la Empresa y se evocan los recuerdos de cuando inició el proyecto de los buses: “Debido al estado verdaderamente lamentable en que se encuentra la parte económica de la Empresa Municipal de Buses, se ha informado que está muy próxima a desaparición, terminando así toda una etapa de verdadero esfuerzo por parte de nuestro municipio cuyos representantes lucharon denodadamente hace algunos años, por lograr el establecimiento de esta Empresa, habiéndolo logrado –en este tiempo– con pleno éxito”¹⁶⁸.

Las inversiones realizadas con el objeto de conseguir más unidades que se volvieron impagables, obligaron como última medida a la empresa a poner en remate sus vehículos y con ellos responder a los acreedores. Lastimosamente, el remate no da los resultados esperados, como lo podemos ver en la siguiente nota:

No hubo postores (...) para rematar carrocerías y accesorios pertenecientes a la Empresa Municipal de Buses Urbanos.

(...) ninguna propuesta de compra dentro de la subasta pública (...)

Solamente (...) se ofreció a adquirir llantas “especiales” por parte de algún propietario de establecimientos de zapatos pero nada más. La licitación de carrocerías y accesorios de los buses urbanos constituyó un solemne fracaso¹⁶⁹.

Se piensa que el remate de los buses, de los cuales se escoge los mejores es el único remedio para salvar la Empresa. Así lo expresan los encargados de su administración:

Al iniciarse la Empresa de Buses Municipales, ésta contaba con un capital activo de \$41.000,00 y los créditos abiertos para tal fin. Pero la incuria o la falta de técnica de los iniciadores, hicieron que la entidad adquiriera vehículos de una marca de poco comercio y cuyos repuestos son casi imposibles conseguir en el país y no existen en esta ciudad, por cuyo motivo tienen que verificarse costosos pedidos a otras ciudades de la república.

El constante trabajo de los vehículos, la dificultad en las vías y el pésimo trato de los motoristas, fueron creando una crisis en los automotores hasta el punto de que hoy funcionan siete aparatos, encontrándose los restantes, o sea 19, en completo abandono en un taller especial de reparaciones y otros, en su gran

¹⁶⁸ Próxima a desaparecer la empresa de buses municipales. En: El Derecho., Pasto. 22 de Mayo de 1958. Fol. 94.

¹⁶⁹ Ni un solo postor para el remate de los Buses Mplles. En: El Derecho., Pasto. 24 de marzo de 1959 p. 1, 8

mayoría en un mangón de desperdicios.

Precisamente ante la precaria situación creada con estos aparatos, se hizo imprescindible realizar las licitaciones (...) En estas condiciones, la Empresa de Buses se ve abocada a una difícil situación económica.

Como lo expusimos antes, la Empresa de Buses tiene a su cargo una deuda que asciende a la suma de (\$150.000,00) con uno de los bancos de la ciudad. Esta deuda, escasamente se paga sus intereses, ya que las pocas ganancias que deja la entidad no cubren el valor de las amortizaciones.

(...) se abstuvo de considerar una posible liquidación, en la creencia de que con las licitaciones autorizadas, se podría cubrir el valor de la deuda bancaria y prospectar para la entidad un futuro más halagüeño.

Pasto necesita, en un mínimo, cerca de cincuenta buses para su movimiento ordinario de pasajeros y la tremenda realidad es que la empresa municipal solamente cuenta con siete máquinas mientras que los llamados "Microbuses" tienen solamente unos veinte aparatos, dando un saldo desfavorable para la inmensa circulación ciudadana¹⁷⁰.

Los dirigentes de la ciudad, siempre pendientes de todos los acontecimientos de la política y de la economía, observan con preocupación el hecho de que nadie se haya acercado a preguntar por los buses municipales en el remate de los vehículos:

La subasta pública programada por la junta respectiva para licitar carrocerías y accesorios varios pertenecientes a la agónica Empresa Municipal de Buses urbanos no pudo tener un resultado más lúgubre que el que observamos el pasado 23 de marzo, inconsultamente escogido, a pesar de ser lunes santo para tales efectos.

No hubo un solo postor, a pesar de que no faltaron los enviados a otras ciudades del país con el objeto de interesar a los transportadores en el remate de tales vehículos, entre los cuales figuran algunos de buena calidad y a precios realmente razonables.

Quizás dos factores influyeron poderosamente para el fracaso de esa licitación. El primero, la fecha señalada en forma por demás inoportuna ya que lunes

¹⁷⁰ Si no se venden los buses urbanos puede desaparecer la Empresa. Sólo existen siete vehículos en servicio. La licitación comprende diez buses. La deuda es de ciento cincuenta mil pesos. En: El Derecho., Pasto. 6 de abril de 1959. p. 5.

santo las actividades se hallan sino paralizadas, por lo menos sin mayor movimiento en todo el país y no era aconsejable programar una subasta pública para esos tiempos. El segundo motivo que nosotros anotamos, es la crisis general que se ha agudizado en todo el país y que pesa sobre el luchador gremio de los transportadores, abocados a una serie de dificultades de toda índole, de manera especial al alto precio de los repuestos que se importan con dólares adquiridos en el mercado libre a precios realmente escandalosos, lo cual incide sin remedio en el mercado de tales objetos. Esa crisis, o mejor dicho ese problema así planteado desde hace mucho tiempo ha truncado la esperanza de los transportadores, algunos de los cuales se hallan prácticamente cruzados de brazos ante la falta de medios con los cuales poner en actividad sus vehículos que carecen de repuestos o de llantas, que no se pueden importar por el alto valor de los dólares y la escasez de las “divisas” de que tanto se nos habla a toda hora, y que mantienen a este país en un estado de parálisis industrial y comercial¹⁷¹.

Ante la desesperación creciente del transporte urbano, no solamente causado por la posible liquidación de la empresa sino por la creciente demanda existente en la ciudad en donde los pocos vehículos existentes no dan abasto, surgen varias ofertas: La primera es que la empresa Autobuses del Sur, se ofrece a comprar los buses municipales y la segunda y de la cual al parecer no se acepta la propuesta, es el canje de café por buses.

Veamos la primera circunstancia:

Con el objeto de saber a ciencia cierta que hay de verídico sobre una posible liquidación de la Empresa Municipal de Buses Urbanos (...) el Alcalde Municipal manifestó que la empresa “Autobuses del Sur” de esta ciudad había propuesto con los buses del municipio.

El Burgomaestre (...) advirtió que la deuda contraída por el municipio con la adquisición de nuevas unidades está aún pendiente y que por consiguiente casi ningún beneficio se ha logrado en el producto diario de estos vehículos¹⁷².

Ya sabemos que Autobuses del Sur es una empresa que ha logrado salir adelante en poco tiempo, gracias al empuje y honestidad de sus propietarios, concedores de la industria del transporte.

¹⁷¹ Los buses municipales. Autor Hermes Palacios. En: El Derecho., Pasto. 1 de abril de 1959. p. 3

¹⁷² Autobuses del Sur compraría los buses urbanos del municipio. En: El Derecho., Pasto. 1 de febrero de 1957 p. 1

La segunda alternativa es un poco curiosa:

En mensaje dirigido al Alcalde de Pasto se les hace la oferta de 75 buses especiales para servicio urbano, los cuales estarán listos en esta ciudad dentro de treinta días. Para tal negocio dice la fábrica alemana Maribus, que puede ser cubierto su valor con café colombiano.

El negocio propuesto por la mencionada firma es bastante atractivo (...) aunque se cree que la propuesta sería presentada ante el Concejo de Pasto para su estudio conveniente¹⁷³.

A pesar de estas alternativas, la Empresa deja de funcionar con autonomía en 1959 y es la Alcaldía la que empieza a administrarla con una Junta creada para tal fin.

Desafortunadamente la Empresa tiende a desaparecer a principios de la década de los sesenta por los malos manejos y la inversión errónea en aparatos que no tenían repuestos asequibles para los mecánicos y los motoristas que los conducen.

3.4.7 Crecimiento del parque automotor del transporte urbano. Conociendo ya el panorama de las empresas existentes en la ciudad y que prestan el servicio de transporte urbano de pasajeros, no permite establecer un cuadro comparativo de los vehículos que son adquiridos por las empresas para el servicio.

Tabla 7. Crecimiento del Parque automotor

PERIODO	BUSES MUNICIPALES	AUTOBUSES DEL SUR*	MICROBUSES NARIÑO	TOTAL
1950-1952	25	-----	-----	25
1953-1955	16	-----	10	26
1956-1958	8	12	6	26
1959-1960	-----	-----	-----	0
			TOTAL	77

FUENTE: Esta investigación.

¹⁷³ Trueque de buses con café proponen al municipio de Pasto. En: El Derecho., Pasto. 11 de abril de 1959 p. 1

Los datos que aparecen en este cuadro obedecen únicamente a la contabilización de los datos hallados. Es muy probable que se encuentre alguna inexactitud debido a que no existen las fuentes que reconfirmen la información obtenida.

4. LA DÉCADA DE LOS SESENTA. CONSOLIDACIÓN DEL TRANSPORTE A NIVEL NACIONAL, REGIONAL Y LOCAL

4.1 POLÍTICA Y ECONOMÍA NACIONAL

Esta época que se enmarca dentro de lo que conocemos como el Frente Nacional, cuando la dictadura ha finalizado y se consolida nuevamente la democracia en el país, la industria del transporte también empieza a florecer como un sector muy importante y definitivo para el desarrollo de la economía en el país, ayudado por los gobiernos entrantes.

4.1.1 La industria del transporte frente al Gobierno Nacional. Como resultado de los diferentes congresos que realizaban en la anterior década, los transportadores crearon, además de la federación nacional de transportadores, otra asociación que logró convertirse en una especie de sindicato nacional del transporte. Este se llamó *Asociación Nacional del Transporte*, cuyo eje de acción era la parte política y de gestión ante el Gobierno Nacional.

Un asunto que se presenta como proyecto de ley en el congreso es la consecución de un subsidio para los transportadores el cual facilitaría el pago de las diferentes obligaciones que se contraen por la compra de vehículos e insumos. De ser aprobado este proyecto de ley, el subsidio entraría a formar parte del patrimonio de los transportadores y el más beneficiado sería el usuario de este servicio.

Al respecto, ANALTRA, (Asociación Nacional del Transporte) solicita al Gobierno Nacional lo siguiente:

BOGOTA, Dcbre 10 (E D.) Con base en las autorizaciones del artículo 121 de la Constitución Nacional, el gobierno procederá a prorrogar la ley sobre subsidio del transporte que vence el 31 de diciembre próximo.

El proyecto de ley que sobre la materia presentó el ejecutivo al parlamento quedará pendiente para las próximas sesiones del parlamento. El acuerdo se logró en la comisión tercera de la cámara. En esta forma se evitarán las complicaciones que estaban previstas al no darse curso a ese proyecto en el actual periodo de sesiones del parlamento.

El ponente del proyecto, doctor Alfonso Palacio Rudas se ha venido ocupando del estudio de algunas fórmulas, entre las cuales figura la creación del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.-

Por su parte, el gobierno propuso la creación de una Corporación Financiera del transporte.

Aceptan los Trabajadores.

La Asociación Nacional del transporte –ANALTRA- aprobó la siguiente declaración:

“La Junta Directiva de la Asociación Nacional del Transporte –ANALTRA- Declara:

(...) se hizo un estudio a fondo del proyecto de ley por el cual se dictan disposiciones sobre transporte y se crea una Corporación Financiera que el gobierno presentó a la consideración del Congreso Nacional;

(...) Como consecuencia de las deliberaciones de la directiva y oído del concepto de los delegados se llegó a las siguientes conclusiones:

1° Dar su respaldo a la creación de un organismo oficial de carácter económico con seccionales autónomas, en las ciudades capitales que tengan como finalidad financiar la industria transportadora del país facilitando el crédito a sus empresarios, la importación de equipo de transporte, repuestos para los mismos y las medidas indispensables para compensar económicamente las diferencias entre las tarifas y los costos reales del transporte.

2° Pedir enfáticamente que se respete el derecho que tienen los empresarios del servicio urbano sobre los dineros que constituyen actualmente los Fondos

del Subsidio de Transporte en las ciudades donde funcionen estos organismos, por considerar que forman parte de su patrimonio particular de transportadores.

3° Que de ninguna manera se establezcan excepciones al pago de las cuotas patronales y que se le de a los Fondos de Subsidio del Transporte, la jurisdicción coactiva para el cobro de todas las acreencias.

4° Propender por la creación del Banco del Transporte como medio insustituible para facilitar las operaciones de crédito que la industria necesita en el desarrollo de sus actividades y como culminación de una de las mayores aspiraciones del gremio¹⁷⁴.

El viejo anhelo que tienen los transportadores de constituir una empresa propia que controle todo lo relacionado a la inversión en el sector se retoma en la presente década. Recordemos que durante los cincuenta, se había logrado algo con la creación de la Empresa San Cristóbal que hacía el recaudo de los dineros por concepto del seguro de transporte, aunque la infraestructura organizativa de la entidad era muy reducida y solamente protegía a los transportadores del Occidente Colombiano, incluido por supuesto Nariño y con protección para los transportadores de carga.

Esta nueva insistencia propende también por la protección de los transportadores del sector urbano de las diferentes ciudades del país que por muchos problemas se veían en la necesidad de solicitar aumentos en las tarifas del transporte para responder por las deudas contraídas en la adquisición de unidades que prestaran un mejor servicio.

El establecimiento del subsidio contribuiría a fortalecer las empresas de transporte urbano existente y además beneficiaría a la industria del transporte en general. De ahí la importancia de este proyecto de ley.

Además, los transportadores propenden por la consolidación de la Corporación que débilmente nació en la década anterior y de la cual no se había tenido mayor noticia.

Conjuntamente con la solicitud de la aprobación de la ley, se pide también por la libertad de funcionamiento de la Corporación, que durante la dictadura vio restringidas sus funciones.

Se confirmó ayer, mediante informaciones procedentes de la capital de la república, que en el transcurso de este mes, comenzarán a funcionar las dependencias de la Corporación Nacional del Transporte y el Departamento

¹⁷⁴ Acuerdo entre el Congreso, Gobierno y Transportadores. En: El Derecho., Pasto. 11 de Diciembre de 1961. p. 6.

Administrativo que fueron creados mediante decretos del gobierno nacional, a fin de poder manejar adecuadamente, la política de transporte en el país.

Se espera que el gobierno proceda a dictar el decreto designando el director de dicha corporación, que inicialmente contará con un capital de 100 millones de pesos y podrá financiar importación de equipos y repuestos para el ramo del transporte en todo el país¹⁷⁵.

De esta manera, se busca que el gobierno proteja a la Corporación ya que ha pasado a ser parte del patrimonio administrativo y político de los transportadores.

Aprovechando la permanencia del presidente Guillermo León Valencia, quien se muestra con un espíritu conciliador con los dirigentes del transporte, hacen la siguiente disertación, teniendo en cuenta que los transportadores necesitan con suma urgencia la creación de instituciones autónomas que faciliten las condiciones de desenvolvimiento de las diferentes problemáticas que atañen a este sector de la economía nacional:

Un pronunciamiento definitivo en contra del proyectado impuesto a la gasolina hicieron los transportadores en un mensaje enviado al señor Presidente de la República, en el cual plantean la imposibilidad de asumir dicho gravamen y las consecuencias de carácter social que traerá un alza en las tarifas de transporte de carga y pasajeros.

La Corporación del Transporte automotor dice al presidente que los dineros provenientes del ajuste en los precios de la gasolina decretado a principios del año pasado, no han sido invertidas en el mejoramiento de las carreteras nacionales y que un nuevo impuesto al combustible traería malas consecuencias.

Explican los transportadores que para dictar normas conducentes, con miras a una racional y coordinada política del transporte terrestre por carretera, se creó en 1963 del departamento administrativo Nacional del Transporte, sin que hasta la fecha haya operado ni se haya reglamentado su funcionamiento. En esta forma, se ha quedado truncada la aspiración de los transportadores de fundar una entidad que pueda llevar adecuadamente este cometido, en beneficio de una industria tan importante dentro de la economía nacional.

¹⁷⁵ La Corporación de transporte va a funcionar. En: El Derecho., Pasto. 4 de abril de 1964. p. 6

(...) dicen los transportadores, que en 1964 se creó la Corporación Financiera, con el objeto de fomentar y financiar el transporte automotor, pero que hasta el momento no se han cumplido ninguno de los cometidos y la entidad se ha limitado a cubrir las plazas burocráticas sin contraprestación alguna para el gremio¹⁷⁶.

Todo lo anterior deja entrever que aunque de alguna manera se atiende las solicitudes para la creación de instituciones directrices del transporte, éstas permanecen sin ningún funcionamiento práctico, porque sigue siendo el gobierno quien dirige toda la normatividad que afecta al sector sin tener en cuenta a las instituciones antes mencionadas.

Este panorama preocupa hondamente a los transportadores, porque instituciones como la Corporación Financiera, creada para ayudar a las empresas de transportes a pagar mediante un ahorro programado, las unidades de parque automotor que necesite. Pero esto no se lleva a cabo y siguen siendo las empresas las que corren con los gastos sin obtener ninguna ayuda.

Es por ello que se hace la solicitud para que se pongan en funcionamiento dichas instituciones, en especial, el Departamento Administrativo Nacional del Transporte y la Corporación Financiera.

4.1.2 De nuevo el Ministerio de Transporte. Por toda la problemática anterior referente a la falta de funciones de las Instituciones recientemente creadas para dirigir el transporte, se insiste reiteradamente en la creación del Ministerio de Transporte para tener una cartera que solamente se preocupe por trabajar en las diferentes facetas del sector.

Informaciones procedentes de la capital del país indican que los dirigentes del transporte, el parlamento y el mismo gobierno, acogieron como necesidad inaplazable el establecimiento del Ministerio del Transporte, que estará encargado de regular toda la actividad nacional en esa materia, desde atender la reglamentación de la industria, hasta la importancia de la creación del ministerio, radica en la trascendencia misma de la industria transportadora del país. Aportando la red de ferrocarriles, el transporte aéreo y fluvial, tenemos que el país cuenta con más de 35.000 kilómetros de carreteras, desde autopistas hasta simples caminos vecinales que conectan los centros poblados

¹⁷⁶ Importantes planteamientos hacen los transportadores al presidente Valencia. En: El Derecho., Pasto. 23 de febrero de 1965. p. 4.

sirviendo el 90 por ciento de la población colombiana (...) ¹⁷⁷

En Colombia, desafortunadamente, hace carrera el olvidar pronto las cosas y los sucesos. Esta petición de la creación del Ministerio de Transporte es también un viejo anhelo del sector transporte que viene presentándose desde principios de la década del cincuenta y aún no ha sido atendida.

Algunos comentarios se publican al respecto:

EL COLOMBIANO, de Medellín, se refiere a la necesidad de crear el Ministerio de Transporte:

La idea de un ministerio de Transporte ha sido agitada constantemente durante los últimos años (...) La complejidad de esa actividad, los problemas continuos que presenta su funcionamiento, etc.

El transporte ha estado encomendado al Ministerio de Fomento, que por tener numerosas funciones no ha podido desarrollar el plan general de esa industria ni adelantar soluciones para el futuro.

Es un hecho que las peticiones de los transportadores, sus paros y huelgas toman desprevenido al gobierno, que se ve obligado a legislar improvisadamente, sin previo y concienzudo examen.

Un ministerio de transportes daría al fondo esta industria, por medio de especialistas en la materia, al servicio de esa nueva cartera.

En caso de que la creación de tal ministerio encontrará oposición en el congreso, pudiera pensarse entonces en un organismo autónomo, encargado solamente de tratar de este tema, suprimiendo la improvisación y la inconveniencia de las decisiones sin estudio en la administración ¹⁷⁸.

En la anterior nota se perfila el problema de no tener una cartera administrativa dedicada exclusivamente al transporte. Las muchas actividades, temas y sectores que abarca el Ministerio de Fomento, no permiten desarrollar el transporte ni ocuparse de sus necesidades, por lo tanto, este sector esta totalmente a la deriva y sin una política acorde a sus necesidades.

¹⁷⁷ De necesidad inapelable es el Ministerio de Transportes. En: El Derecho., Pasto. 13 de Septiembre de 1962. p. 5.

¹⁷⁸ Ministerio de Transporte. En: El Derecho., Pasto. 26 de Octubre de 1962. p. 2.

Sin embargo, la historia nos cuenta que pasarán años y décadas antes de que esta petición sea atendida, justamente porque el Ministerio de Transporte surge como entidad dedicada al sector en 1994.

4.1.3 Políticas petroleras y distribución de combustible. La Empresa Colombiana de Petróleos sigue trabajando por la explotación del crudo en el país. Pese a ello, el petróleo sigue siendo un elemento controlado por las empresas extranjeras y, aunque la Texas y la Tropical han abandonado el control directo sobre la explotación, aún continúan con el control administrativo ya que son los propietarios de la maquinaria con que se obtiene el crudo.

A principios de esta década, llega al gobierno una solicitud mediante la cual el gobierno cubano pide a Colombia que le exporte una cantidad considerable de barriles de crudo a ese país. A esta petición se contesta lo siguiente:

Bogotá, julio 6 (R. R.) El delegado que envió el gobierno cubano para entrevistarse con el Ministro de Minas y Petróleos, doctor José Elías del Hierro, fue recibida esta tarde por el titular de la cartera, mediante audiencia que fue concedida desde el día de ayer. Una fuente allegada al Ministerio informó que al representante cubano se le dijo que Colombia tiene una insuficiente producción petrolera y que no está en condiciones de exportar¹⁷⁹.

Debido al control indirecto que ejercen las multinacionales sobre la explotación del petróleo colombiano, ANALTRA, solicita que se nacionalice el petróleo colombiano ya que existe esa contradicción: Bogotá, julio 12. La asociación Nacional de Transportes, ANALTRA, en un memorando dirigido al ministro de Fomento, Pastrana Borrero, solicita ahincadamente la rápida nacionalización de los petróleos colombianos, a la vez que reclama el subsidio del transporte como norma legal permanente en la legislación de los transportes¹⁸⁰.

La nacionalización del petróleo significaría para la economía nacional la baja de los precios del combustible y mejoraría las condiciones económicas de las personas que se dedican a esta industria. Además, cuando se pretende que sea Colombia un país productor de combustibles, igualmente se busca mejorar la situación de los combustibles y los lubricantes que hacen parte de los insumos necesarios.

¹⁷⁹ La producción petrolera colombiana es insuficiente. Dijo el Ministro de Minas y Petróleos. En: El Derecho., Pasto. 7 de julio de 1960 p. 1

¹⁸⁰ Analtra pide nacionalizar los petróleos colombianos. En: El Derecho., Pasto. 7 de julio de 1960 p. 1

Recordemos que uno de los ministros de Minas y Petróleos, el Dr. José Elías del Hierro manifestaba que la producción de combustible no era suficiente para abastecer el mercado nacional y peor aún, para atender las solicitudes de exportación a otros países. Sin embargo, la situación de los combustibles en el país, al contrario de las décadas anteriores no reviste problemas graves en cuanto a su suministro. Es más, la tecnología empieza a observarse cuando se anuncia la producción de lubricantes en territorio colombiano:

En el año de 1958 se empezaron estudios con miras a producir la totalidad de la gasolina (...) y aumentar la producción de lubricantes para abastecer la mayor parte del mercado colombiano, dejando para importación solamente los lubricantes especiales, que equivalen al 20 por ciento del mercado total.

Dichos estudios culminaron con dos contratos con la M. W. Kellogg para la realización de los siguientes trabajos, que deberían terminarse en el primer trimestre de 1963:

1. Una nueva unidad de vacío con capacidad de 1150 BPCD de crudo reducido para producir destilados necesarios para las bases de lubricantes, gasóleos y asfaltos. (...)
2. Modernización parcial de la Unidad Combinada de destilación.
3. Nueva unidad de Isopentanizadora para deisopentitanizar la gasolina natural y la nafta de ruptura catalítica (...) Estas operaciones aumentarán en más o menos 100.000 barriles anuales la producción de gasolina del alto octanaje para aviones y permitirá la producción de gasolina extra para automóviles.
4. Una nueva planta estabilizadora con fenol para la producción de la base para lubricantes.

El costo total del ensanche, incluyendo varios trabajos que serán hechos por la refinería será aproximadamente 32 millones de pesos y el ahorro bruto de divisas para el país, por concepto de la mayor producción, gasolina motor y lubricantes, se estima en más de cuatro millones de dólares anuales¹⁸¹.

¹⁸¹ Anuncian ampliación en la producción de lubricantes. En: El Derecho., Pasto. 27 de Julio de 1962. p. 6.

De esta manera se busca incentivar la industria en cuanto a la producción de lubricantes para el transporte.

En el campo del comercio internacional, también se difunden los avances científicos tendientes a mejorar el transporte y el mantenimiento de los automotores:

Shell Colombia, S. A. Acaba de lanzar al mercado un nuevo y revolucionario aceite de motor, perfeccionado después de largas investigaciones, comprobado en motores de aviación y automóvil a lo largo de millones de kilómetros de carreteras en pruebas rigurosas, en 10 diferentes países.

Se trata del nuevo Shell x 100 multigrado, (...) no deja cenizas como consecuencia de la combustión y reduce los residuos ya depositados por otros aceites.

(...) De esta manera los investigadores de la Shell se adelantaron a los requerimientos de los motores modernos¹⁸².

Todos estos adelantos científicos contribuyeron a mejorar la calidad del transporte y de los automotores, toda vez que ya no eran tan costosos los mantenimientos ni era ya muy difícil conseguir los repuestos para los automotores.

Otro aspecto que toma gran importancia es la promulgación de la creación de una nueva refinería para impulsar mejor la explotación de petróleo y facilitar las condiciones de distribución y comercialización del combustible: "BOGOTA, (Prenal).- En treinta y cinco millones de dólares se han calculado los costos que tendrá la nueva refinería de petróleo que proyecta la Empresa Colombiana de Petróleos. Hasta el momento no se ha fijado la zona de construcción de la refinería, cuya ubicación ha sido solicitada por varias ciudades del país situadas sobre el río Magdalena"¹⁸³.

El Río Magdalena era una vía muy importante para el comercio. A falta de carreteras óptimas que permitieran el transporte de diversos productos, entre ellos el combustible, se utilizaba este medio de transporte fluvial.

A raíz de los comentarios sobre la construcción de la nueva refinería, los especuladores empiezan a elevar el alza de la gasolina sin la autorización del

¹⁸² Revolucionario aceite para los motores. Un nuevo aceite de motor en el mercado. En: El Derecho., Pasto. 17 de Abril de 1962. p. 6

¹⁸³ Sección Noticiero de PRENAL. Nueva refinería. En: El Derecho., Pasto. 3 de Septiembre de 1961. p. 4.

gobierno. Los motoristas son los que empiezan a protestar en contra de estas medidas porque tienen la plena convicción de que es el gobierno el causante. Al respecto, se pronuncia un funcionario del gobierno:

El Superintendente de Regulación Económica, Doctor Arcesio Meza, declaró que su despacho no autorizará ninguna alza de precio para la gasolina, porque una medida de tal naturaleza agravaría seriamente los problemas de la industria del transporte.

Informó, también que los productores nacionales de caucho han solicitado que se eleve el precio, pero que los reajustes que se autoricen estarán condicionados en forma tal que no deban afectar el precio de las llantas y neumáticos que vayan a los vehículos de servicio público. (...)

Señaló que en cuanto a este sector se refiere, se estudia la fijación de tarifas racionales para el servicio público intermunicipal. Explicó que no se trata de decretar alzas de tarifas en este sector del servicio, sino simplemente de fijar el valor de los pasajes en forma exacta, ya que no existe una reglamentación al respecto”¹⁸⁴.

Sin embargo, el 9 de agosto de 1963, se realizaría un gran paro de transportadores porque no existe claridad en el establecimiento del precio al combustible. Este suceso afecta económicamente al país debido a que este paro prolonga por varios meses y no se vislumbra una solución inmediata al respecto. Posteriormente, concientes del daño que ocasiona este paro a la economía nacional, se reinician las labores casi a finales de ese año y a cada momento se reinician los movimientos tendientes a evitar la especulación.

Para evitar toda esta situación, los dirigentes del transporte, agremiados en ANALTRA, solicitaban un reajuste de precios como una solución a la especulación: “Bogotá, (Prenal), la que se considera como inminente aprobación del nuevo gravamen a los precios de la gasolina, en veinticinco centavos el galón, lo provocado rumores de una elevación en los precios de transporte. Analtra afirma que los transportadores no elevaran las tarifas, pero varios grupos gremiales insisten en la necesidad de un reajuste, apenas se ponga en vigencia el nuevo sobreprecio”¹⁸⁵.

¹⁸⁴ No se permitirán las alzas en llantas o en la gasolina. En: El Derecho., Pasto. 22 de Mayo de 1962. p. 3

¹⁸⁵ Sección “Información nacional” Reajuste de tarifas. En: El Derecho., Pasto. 5 de abril de 1963 p. 3

4.1.4 Políticas de importación. Debido a que las políticas en materia de importaciones no tenían una directriz rígida, tomaron la característica de ser muy flexibles y en algunas ocasiones se omitían ciertos trámites. Por lo tanto el parque automotor crecía en forma desmesurada sin tener en cuenta las reales condiciones y necesidades de la población colombiana.

BOGOTA, (Prenal).- Diversos organismos del transporte han pedido la suspensión de las licencias de importación para chasis de vehículos destinados a buses, en los servicios intermunicipales y urbanos. Al parecer, de acuerdo con los demandantes, no están cumpliendo con los requisitos necesarios para esta clase de importaciones.

El problema será sometido a la consideración del gobierno nacional, ya que la cuantía de tales importaciones está superando los cálculos de las necesidades colombianas. Esta superación una de las bases de la demanda de suspensión¹⁸⁶.

Sin embargo, había otro problema que debía afrontar el gobierno, y, era el relacionado con la entrada ilegal de automotores por las fronteras, al igual que la ilegalidad de los trámites con concesiones dadas a personas que nada tenían que ver con el sector del transporte:

BOGOTA, Stbre 20 (ED). Todo parece indicar que el debate sobre importación de vehículos que ha iniciado el congreso, ofrecerá revelaciones desconcertantes sobre uno de los mayores procesos de enriquecimiento que recuerde el país. Aldo Bazzani, quien fuera Superintendente de Transportes, ha anunciado revelaciones fundamentales sobre el tema; igualmente se ha indicado que numerosos organismos, entre ellos la Asociación Mixto de Transportadores del Valle del Cauca y los transportadores de Nariño, ha entregado documento de importancia a diversos parlamentarios. La Asociación ha sostenido que once personas naturales y jurídicas en el país, lograron ganancias por más de cincuenta millones de pesos en la importación y venta de vehículos, sin considerar las ilicitudes en la entrega de los mismos, a gentes amparadas por las empresas de transportes como propietarios de viejos vehículos. Cuando en realidad no tenían vinculación alguna con el transporte¹⁸⁷.

¹⁸⁶ Sección Noticiero de PRENAL.. Camiones y buses. En: El Derecho., Pasto. 3 de Septiembre de 1961. p. 4.

¹⁸⁷ Graves revelaciones se Harán en el debate sobre la Importación de Automóviles al País. En: El Derecho., Pasto. 21 de Septiembre de 1962. p. 1, 6.

Así se observa la corrupción del transporte que se va expandiendo en esta industria y uno de los factores que evitan estos sucesos es la falta de un organismo rector que dirija apropiadamente la industria de forma política, como un Ministerio o algo semejante que tuviera peso frente al Gobierno nacional.

Para seguir trabajando la idea y tratar de parar esta situación de corrupción y especulación en el sector, se siguieron organizando los Congresos de Transportadores que tanto bien hacían al gremio y que aportaban soluciones al panorama económico con referencia a este sector.

4.1.4 Congreso de transportadores. Estos eventos que fueron muy importantes en la anterior década y que sin duda alguna contribuyeron al fortalecimiento tanto político, económico y social de la industria, no podían faltar ni omitirse en la presente década y continuaron siendo protagonistas para discutir sobre los problemas del transporte y sus alternativas de solución.

Activamente se adelantan los planes para la reunión del congreso nacional de transportadores, que se verificará en los días finales del mes de septiembre, dijo a uno de nuestros cronistas el doctor Escipión Mosquera, de la Asociación Nacional de Transportadores.

Se ha logrado la anunciada asistencia de tres ministros colombianos a la reunión de los transportadores y se espera conocer, de antemano, las diversas ponencias que serán presentadas a consideración de la asamblea.

La reunión nacional de los transportadores, agregó el doctor Mosquera, tendrá en esta ocasión fundamental importancia, dado el interés manifestado por el doctor Valencia, presidente del país, en crear el Ministerio de los transportadores. Se supone que en la ocasión se presentará a la consideración de los delegados al congreso de la Asociación, varias ponencias que realicen la solución plena de los apremios del transporte colombiano, en difíciles condiciones¹⁸⁸.

Este Congreso reviste una gran importancia porque reúne todas las iniciativas que propendían por la creación del Ministerio de Transportes. Sin embargo, este Congreso

¹⁸⁸ Se estudian los planes para el congreso de Transportadores. En: El Derecho., Pasto. 1 de Septiembre de 1962. p. 1.

se cancela por extrañas circunstancias y se aplaza para los primeros días del mes de enero.

De nuevo surte efecto la mala memoria y para este nuevo Congreso se deja a un lado el tema del Ministerio de Transportes y se orienta a otro problema: el transportador asalariado y los contratos de trabajo.

Cuatro puntos esenciales forman el Congreso nacional de choferes convocado para los días 26, 27 y 28 de enero. Son ellos los que se refieren a las alzas de la industria del transporte, el sistema carcelario aplicado a los chóferes profesionales, la reforma laboral y la constitución de la federación del gremio.

Los dirigentes sindicales de los chóferes se han quejado, en repetidas ocasiones, de la falta de unidad de los profesionales en relación con diversos problemas personales y colectivos de los conductores.

Especialmente señalan la falta de una organización capaz de establecer acuerdos de trabajo favorables. El sistema de contratación, dicen los dirigentes, merecen una revisión para evitar los daños económicos que el chofer colombiano está padeciendo y la falta de una protección social.

Además mencionan a los sindicatos de transportadores más representativos:

Sindicato de motoristas del Cauca, Sindicato de Trabajadores de Expreso Trejos, de Cali; sindicato de Trabajadores de la Industria Automotora del Valle, Sindicato de Choferes del Quindío; sindicato de transportes del Magdalena; sindicato de Trabajadores de Sidauto; Unión Sindical de Choferes del Atlántico; sindicato de Trabajadores de Metropolitana, de Bogotá, Sindicato Nacional de Chóferes de Cúcuta, Bogotá, Medellín, Sonsón, Honda, Ibagué y Neiva.

Uno de los puntos de mayor importancia del congreso nacional de chóferes es el que busca la federación de las diversas entidades sindicales. Los dirigentes del gremio afirman que la unidad de los chóferes, a escala nacional es uno de los imperativos del momento. Sostienen que las necesidades de los chóferes asalariados son cuantiosas pero para lograr su realización es menester la unidad de la acción de las entidades sindicales en que se ha fraccionado el gremio¹⁸⁹.

¹⁸⁹ Temario para el congreso Nal. De Choferes. En: El Derecho., Pasto. 21 de enero de 1963. p. 3

Aunque hayan cambiado la temática inicial del Congreso, el propósito de trabajar por el bien del transportador continúa y ese es el sentir del gremio que cada vez se organiza mejor en pro de la defensa de sus derechos.

Esto se observa cuando en 1963, a raíz de una falta de una reglamentación permanente sobre los precios de la gasolina, se presenta una gran ola especulación poniendo en riesgo la economía y la sana competencia de los distribuidores.

4.2 SITUACIÓN DEL TRANSPORTE EN EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO.

Los transportadores del departamento tenían que afrontar dos problemas. El primero era la distribución del combustible (gasolina) y el segundo el contrabando de automóviles.

4.2.1 Los problemas de la gasolina. En esta década, los problemas relacionados con la distribución de la gasolina no son tan dramáticos como en las décadas anteriores. Estos tienen que ver con las tarifas de la gasolina, que son muy elevadas debido al precio que imponen los distribuidores nacionales. Es por ello que los transportadores nariñenses hacen un llamamiento para que se fijen desde Bogotá los precios de la gasolina para evitar la especulación.

A consecuencia de esto, se publica lo siguiente:

Mediante Resolución No. C-030 de fecha 24 del presente mes que llegó ayer a la gobernación de Nariño, la Superintendencia de Regulación Económica en consideración a lo expuesto ante el enviado de esa dependencia que visitó recientemente Pasto, por los transportadores y expendedores de gasolina fijó nuevos precios del combustible para el territorio del departamento en la siguiente forma:

Pasto	\$1.83 el galón
Ipiales	\$1.93 el galón
La Unión	\$1.71 el galón
Sandoná	\$1.88 el galón
Samaniego	\$1.93 el galón
Guaitarilla	\$1.92 el galón
Tuquerres	\$1.91 el galón
Buesaco	\$1.82 el galón
La Cruz	\$1.82 el galón
Piedrancha	\$1.95 el galón

Con los precios fijados por la Superintendencia el problema en Nariño queda solucionado, ya que los transportadores prometieron someterse a lo que determinara esta dependencia sobre el particular¹⁹⁰.

Según lo anterior los precios de la gasolina en el departamento varían en una pequeña proporción. La gasolina más cara se vende en Piedrancha y la más económica en La Unión. De esta manera se fijan por ley las tarifas.

A nivel nacional, también se gesta un paro con el fin de protestar en contra de el alza de tarifas del combustible. Al respecto, los motoristas del departamento, también se suman a la protesta:

El sindicato de Motoristas de Nariño envió a EL DERECHO, la siguiente comunicación:

(...) (Informar) con el fin de adherirse y solidarizarse a las determinaciones de la Confederación de Trabajadores de Colombia C. T. C. Quien por medio de Resolución de fecha 21 de julio pasado ha declarado realizar un paro nacional que en colaboración de los señores gerentes de las distintas Empresas de Transportes existentes en la ciudad, aprobaron la siguiente declaración conjunta, cuya parte pertinente es la siguiente:

“Los suscritos miembros de la Junta Directiva del Sindicato de motoristas de Nariño, y los gerentes de las Empresas de Transportes en general.

Declaramos :

1° En defensa de nuestros legítimos derechos que nos correspondan, respetuosamente exigimos al gobierno nacional a la Comisión Interparlamentaria del Senado y la Cámara de representantes que la nueva alza al impuesto en el galón de la gasolina, no sea Ley de la República, caso contrario de antemano elevamos nuestra enérgica voz de inconformidad y descontento (...) porque elevaría un ciento por ciento más el actual e invivible costo de la vida (...)

3° En asocio del Sindicato de Motoristas ordenar a todos los socios y afiliados se adhieran al paro nacional*, presten toda su colaboración (...)

¹⁹⁰ Fijados los precios para la gasolina en el Dptamento. En: El Derecho., Pasto. 28 de Enero de 1964. p. 1.

Firmados. Junta Directiva del sindicato de Motoristas de Nariño. J. Carlos Guerrero, presidente; Jesús E. Santacruz, vicepresidente, Gerardo Bravo M. , 2° Vicepresidente; José Luis Castillo Rosero; Hector Medina, Fiscal. Suplentes Edmundo Guerrero, Alfredo Torres, Baltasar Trujillo, Manuel Rosero, Edmundo Chaves Empresa "Flota Nariño"; Enríque Pazmiño, gerente; Empresa Galena, Jorge Moreno, gerente; Empresa Automoviliaria "Valle de Atriz", (Siguen más firmas de todos los gerentes de las empresas transportadoras)¹⁹¹.

De esta manera, los motoristas se pronuncian en contra de todas estas injusticias que además afectan el bolsillo del usuario. No olvidemos que cuando suben el precio de la gasolina, suben todos los productos de la canasta familiar encareciendo así el nivel de vida del colombiano y en este caso del nariñense, sea transportador o no.

El contrabando es otro problema que tiene que afrontar el departamento y la nación porque afecta a la economía del país. Los automóviles eran un elemento del mercado muy apetecido por los contrabandistas por el valor comercial que tenían, que oscilaba entre 9.000 y 30.000 pesos, además de las ganancias que se obtenían evitando gran variedad de trámites e impuestos que se debían cumplir por concepto de importación.

Un vehículo debía ser comprado por turnos a Cali con un adelanto acorde con el valor del auto. Por ejemplo, si se quería comprar un Chevrolet modelo 61 que costaba 18.000 pesos, se debía separar el turno con 12.000 pesos y pagar el restante en cuotas de 100 o 200 pesos mensuales.

A través del contrabando se podía revender el vehículo con grandes ganancias. Por lo tanto, la aduana combatía fuertemente este delito y se obtenían caos como los siguientes:

BOGOTA, Novbre. 29 (E. D.).- Humberto Espinel Espinoza, Secretario general de la Dirección Nacional de aduanas reportó que se había recibido una comunicación de la seccional de Ipiales donde se daba cuenta de la captura de tres vehículos, dos automóviles Chevrolet modelo 61 y un coupé convertible de la misma marca y modelo 57, que iban a ser introducidos clandestinamente al país. Los conductores de los automotores fueron detenidos para investigar sus pretensiones con los mismos y establecer la veracidad del caso, así como su

¹⁹¹ Motoristas declaran sobre pretendida alza de la gasolina. En: El Derecho., Pasto. 5 de agosto de 1963. p. 3.

*El paro se realiza el 9 de agosto de 1963.

destinatario¹⁹².

4.3 EL TRANSPORTE DE PASTO ENTRA A LA MODERNIZACIÓN.

Hay muchos aspectos que influyen en la modernización de la ciudad, entre ellos la señalización, la reorganización del tránsito y otros aspectos que desarrollaremos a continuación:

4.3.1 Los semáforos llegan a la ciudad. El parque automotor ha crecido en la ciudad y los agentes de tránsito son insuficientes para atender a todas las calles de la ciudad y los problemas que se presentan de choques, accidentes y demás. El personal es escaso y no hay solución palpable a esta situación.

(...) Sucede que la mayoría de calles y carreras poseen sus respectivas señales de tránsito, tales como “pares”, flechas indicativas de dirección, etc. Pues bien,. Es preciso decir que tales señales no son observadas durante las horas de la noche por los señores conductores de vehículos, quienes, de acuerdo con su real gana, usan y abusan de ellas, de la manera más desconcertante, causando con esto, en no pocas ocasiones serios problemas.

Frente a estas anomalías, es preciso que el Director de Transportes y Tránsito designe un personal de agentes que se encargue de controlar el tránsito nocturno de vehículos por las calles de la ciudad. En otras ciudades existe este servicio de agentes. ¿Por qué no, en Pasto?¹⁹³

Es por ello que, para solucionar estos inconvenientes, la Sociedad de Mejoras Públicas que ya se ha conformado en la ciudad para contribuir de alguna manera a mejorar la calidad de vida de la ciudad hablando de su infraestructura y que es liderada por Carlos César Puyana, dirigen una campaña para conseguir los primeros semáforos que lograrían descongestionar y aliviar un poco el papel de los agentes de tránsito.

En cuanto a la legalización de esta solicitud y para que se lleve a efecto, se autoriza a la circulación el cobro de dineros por concepto de una venta de estampillas, las que serán ofrecidas a los conductores ya sean públicos o particulares.

¹⁹² Vehículos de contrabando son capturados en Ipiales. En: El Derecho., Pasto. 30 de Noviembre de 1961. p. 3

¹⁹³ Sección Ojos y Oídos de la ciudad. Desórdenes en el Tránsito. En: El Derecho., Pasto. 27 de Julio de 1962. p. 6.

El texto de la resolución en su parte pertinente es el siguiente:

Decreto No. 142 de 1961

Octubre 30

Por el cual se autoriza al Señor Director de Transportes y Tránsito del Departamento de Nariño y sus colaboradores, para que efectúen el cobro de las contribuciones para la financiación y compra de los semáforos que serán instalados en la ciudad.

Parte pertinente. (...)

d. (...) Que el señor Presidente de la Sociedad de Mejoras Públicas de Pasto, y sus dignatarios solicitan a la Alcaldía, su colaboración en el sentido de que se autorice a la Dirección de Transportes y Tránsito del departamento, y a sus empleados para que reciban o recolecten los valores de los sellos, que están determinados por las sumas de \$5.00 y \$10.00 a los conductores, propietarios de vehículos de servicio público y particulares.

(...) f. Que la ciudadanía en general está en la obligación de prestar su contingente en todo lo que respecta a la buena presentación de Pasto y su adelanto cívico,

DECRETA:

Artículo único.- Autorízase al señor Director de Transportes y Tránsito del departamento y a sus colaboradores, para que el recaudo de las contribuciones que se cobrarán por una sola vez a todos los propietarios de vehículos de servicio público y particulares (conductores), anotando que el precio de los sellos corresponde para los primeros \$5.00 y \$10.00 para los segundos.

Parágrafo. Los dineros recolectados para la compra de semáforos deberán entregarse a la Srta. Tesorera de la Sociedad de Mejoras Públicas de esta ciudad.

COMUNIQUESE Y CUMPLASE.

Carlos Cortéz Gutierrez.
Alcalde¹⁹⁴.

¹⁹⁴ Autoridades de Circulación Financiarán los semáforos. En: El Derecho., Pasto. 30 de octubre de 1961.
Fol. 061.

Después de la promulgación del anterior decreto, la Sociedad de Mejoras Públicas empieza a hacer gestiones para la consecución de los semáforos y se inician los contratos con empresas de Bogotá para la instalación de los aparatos.

La firma “Ergom Ltda.”, de Bogotá acaba de despachar con destino a Pasto, seis modernos semáforos los cuales, en forma oportuna, serán instalados en las principales vías urbanas de la ciudad en orden a conseguir una mejor organización en el movimiento de los vehículos.

(...) la adquisición de estos seis semáforos se debe al patriótico interés de la Junta de Turismo de Nariño, especialmente del arquitecto nariñense Alberto Santander Nevaes y del periodista Jaime Hoyos Montufar.

La negociación de estos modernos aparatos, cuya colocación en las vías urbanas, contribuirá para que Pasto ofrezca un aspecto de ciudad moderna y progresista, se hizo por la suma de treinta y seis mil pesos. A la firma despachadora se le ha entregado la suma de diez mil pesos, que se recolectó en esta ciudad, por medio de la estampilla cívica que se colocó en meses anteriores a los vehículos. El resto que aún no se ha cancelado debe ser aportado por el comercio, la industria, la banca y la ciudadanía en general, toda vez que no se cuenta con dinero en Caja para cancelar el compromiso contraído¹⁹⁵.

El sistema de pago es muy curioso. Se solicita a los conductores que compren una estampilla pro-semáforos, cuyo precio oscila entre los cinco y diez pesos y con la recolección de estos dineros se financia la obra. Cada vez, en la prensa aparecen listas de personas que colaboran con la compra de la estampilla y el dinero para su financiación crece. Esta obra toma el carácter de cívico puesto que es la ciudadanía la que con sus aportes logra financiar la consecución de los semáforos.

Cuando llegan los semáforos, la noticia de la inauguración de este servicio causa mucha expectativa. Veamos la percepción de la población:

(...) Para aquellas ciudades populosas de Colombia que disfrutaban de los más avanzados medios y elementos de la moderna civilización, quizá un acontecimiento como el que entre nosotros se cumplirá esta tarde no revista la mayor importancia. Pero para nuestra ciudad si lo es. Aquí lo poco que tenemos, ha sido adquirido a base de intensa lucha, de cruentos sacrificios y después de vencer toda una serie de obstáculos y tropiezos. Es el caso de los semáforos, cuyo costo aún no ha sido cancelado.

¹⁹⁵ Llegaron a Pasto los primeros semáforos. En: El Derecho., Pasto. 11 de Mayo de 1962. p. 6

Sin tiempo ni espacio para hacer más disquisiciones sobre el particular, queremos, simplemente, manifestar que la inauguración de los semáforos constituye otro paso de avanzada que marca la capital de Nariño¹⁹⁶.

Al igual que la aparición de los buses, los semáforos constituyen parte de una lucha conjunta de la población. Se destaca el comentario de que todo lo que tienen la ciudad ha sido adquirido con mucho esfuerzo y por ello las cosas deben valorarse más y una ciudad pequeña, considerada por los visitantes y habitantes de otros municipios como “pueblo grande”, un acontecimiento de tal importancia sorprende a sus habitantes.

Al poco tiempo de haber sido colocados los seis primeros semáforos que iniciaron el control del tránsito en la ciudad, lastimosamente aparecen los primeros problemas:

Con mucha frecuencia venimos observando que, día tras día a esta fecha, el servicio de los semáforos en la ciudad, camina coji-tranco. Es decir que en ocasiones funcionan y en otras no.

(...) Si acaso tales aparatos tienen algún daño, lo lógico es proceder a arreglarlos en forma técnica y oportuna. Bastantes dolores de cabeza le costó a la ciudadanía su adquisición para que, ahora, bajo un manejo irresponsable, los seis semáforos apenas constituyan un montón de embelecados dañados (...)¹⁹⁷

Recordemos que los semáforos fueron traídos desde Bogotá y los técnicos que hicieron la instalación también son de esa ciudad. En Pasto, no hay personal capacitado para la reparación y control de los aparatos y por ello no funcionan adecuadamente, convirtiéndose en adornos inservibles.

4.3.2 La pavimentación de las calles. Al igual que las otras décadas, la pavimentación de las calles se constituye en un factor importante para la buena movilización tanto de automóviles como de peatones. Algo para destacar es la pavimentación e las entradas a la ciudad para dar una mejor presentación a Pasto.

Una nota es enviada desde Bogotá de parte del Ministro de Obras Públicas como respuesta a la solicitud hecha que salió de un Congreso de mejoras públicas realizado en Pasto. El texto es el siguiente:

¹⁹⁶ Sección Ojos y Oídos de la ciudad. Inauguración de los semáforos. En: El Derecho., Pasto. 31 de Agosto de 1962. p. 2.

¹⁹⁷ Los semáforos cosi-trancos. En: El Derecho., Pasto. 11 de marzo de 1963. p. 2.

(...) Bogotá, diciembre 14 de 1961.
Señor Presidente de la Sociedad de Mejoras Públicas.
Pasto.-

He tomado nota de la Proposición N. 24 del XVI Congreso Nacional de Sociedades de Mejoras Públicas, sobre pavimentación de la entrada de las carreteras a la ciudad de Pasto.

Carlos E. Obando V.
Ministro de Obras Públicas.

Carlos César Puyana.
Presidente Sociedad de Mejoras Públicas de Pasto¹⁹⁸.

Las entradas a la ciudad que serán pavimentadas corresponden a la salida Sur, conocida como el retén del Sur en el sector de Chapal, la salida al norte en el retén del Cano vía al aeropuerto del mismo nombre y la vía circunvalar al Galeras hasta el punto conocido como Genoy.

Curiosamente, en esta época no se habla de la vía al oriente, o al Putumayo, que formaba parte del departamento de Nariño. Seguramente, por las condiciones difíciles de ambiente y aspecto amazónico no se hacían grandes inversiones hacia este sector.

Una vía importante se abre en la ciudad y es la Carretera panamericana, la cual atraviesa la zona urbana y para su costo se cobraría el impuesto de valorización:

En cumplimiento al artículo 18 de la ley 1ª de 1943 que reglamenta la valorización nacional, la alcaldía de Pasto dictó el Decreto 25 del presente año, mediante el cual ordena al departamento la valorización del Municipio, dependiente de decretaría de Obras Públicas del distrito, la distribución, liquidación y cobro del Impuesto de valorización acusado por la apertura de la Carretera Panamericana en el sector urbano de Pasto.

El departamento de Valorización, dejó la dirección del doctor Hugo Martínez, ha realizado ya todos los trabajos previos para el cobro del impuesto y se espera ahora únicamente al valuación de los propietarios beneficiados con la apertura de la carretera.

¹⁹⁸ Serán pavimentadas las entradas de la ciudad. En: El Derecho., Pasto. 18 de Diciembre de 1961. p. 4

El avalúo comprenderá inicialmente el valor de la propiedad sin la apertura de la carretera y posteriormente el valor de la misma con la carretera. Sobre la diferencia de los dos valores se cobrará el correspondiente impuesto¹⁹⁹.

De esta manera se observa como la población debe responder a la modernización, mediante el paso de la carretera Panamericana por el sector urbano y que los afecta. Por ello se crea este mecanismo de financiación que contribuye precisamente a desarrollar económica y urbanísticamente un importante sector de la ciudad.

En otras calles, la situación es lamentable. No solamente porque el estado mismo de las calles impide el libre tránsito haciendo de esta actividad una tortuosa labor para los vehículos, especialmente los buses.

Hay muchas quejas que se presentan sobre todo en época de invierno, cuando las calles se convierten en grandes charcos que incomodan a los habitantes. Además, durante esta época se hace el ensanchamiento de las redes subterráneas de teléfono, lo que dificulta más la situación. En otros sectores es el alcantarillado, lo que ocasiona graves congestiones especialmente en el centro de la ciudad.

4.3.3 Normas y disposiciones sobre el transporte urbano en Pasto. En este campo existen varias disposiciones emanadas de la oficina de Circulación y Tránsito referentes a diversos temas. Se destaca un pronunciamiento hecho para la época de navidad y carnavales cuando se exigen que los vehículos deben ser adornados para la ocasión y el vehículo que no acate la medida debe salir de circulación por ese día. Esto para dar un ambiente más vistoso de parte de los motoristas hacia la ciudadanía y turistas en general.

No cabe duda que en este periodo, los motoristas constituyen un aspecto muy importante dentro de la dinámica cultural de la ciudad, es por ello en que en muchas ocasiones se insiste en la urbanidad que deben presentar los conductores y manifestarse en los diferentes actos sociales que se desarrollan en la ciudad, como es el caso de la época antes mencionada como fechas especiales en el año y para la sociedad pastusa:

DECRETO No. 122.de 1962
Diciembre 8

¹⁹⁹ El municipio cobrará el impuesto de valorización por la Vía Panamericana. En: El Derecho., Pasto. 18 de marzo de 1965. p. 1.

Por el cual se reglamenta el tránsito de vehículos y en especial del arreglo de los mismos con motivo de los Carnavales de 1963.

EL ALCALDE MUNICIPAL DE PASTO,
En uso de sus facultades legales y,

CONSIDERANDO,

Que el próximo año se verificarán las TRADICIONALES FIESTAS DE CARNAVALES, para lo cual la Junta Organizadora ha elaborado programa especial, que a no dudarlo constituirá un éxito.

Que es necesario que todas las empresas Automotores se vinculen a nuestras fiestas de Carnavales, adornando sus automóviles, camiones, jeeps, pick-outs, etc.) para dar un tono de alegría a las mismas;

Que todos los propietarios de automóviles particulares están en el deber ineludible de contribuir y dar realce a las fiestas de "Negros y Blancos", que se realizarán el 5 y 6 de enero del próximo año;

Que en años pasados no se arreglaban dichos vehículos y, por consiguiente en los desfiles de carrozas desentonaban por la manera de su presentación. (...)

RESUELVE

Art. 1° A partir del 1° de enero del año de 1963 todos los vehículos automotores, de tracción animal, etc, deben arreglarse y adornarse con motivos de carnavales y así contribuir a darle realce a nuestras fiestas tradicionales.

Art. 2° Todo propietario de vehículos anotados anteriormente, ya sean particulares o de empresa están en la obligación de adornar y arreglar los mismos con bombas, festones, etc.

Parágrafo.- La Circulación y tránsito estará encargada de no hacer desfilar aquellos vehículos que no cumplan con lo estipulado anteriormente y de imponer las sanciones correspondientes.

COMUNIQUESE Y CUMPLASE

Dado en Pasto a los siete (7) días del mes de diciembre de 1962.
EDGAR GUILLERMO SAÑUDO JESUS UREÑA ROSERO

Alcalde

Secretario de Gobierno²⁰⁰.

Lo anterior nos demuestra que el sector transporte era algo vital en la ciudad, tanto es así que contribuye a dar mayor vistosidad a los eventos culturales. Igualmente, cuando se festejaba la traída de los primeros semáforos, también se desfilaba, cuando eran las fiestas de nuestra Señora de Las Mercedes, los motoristas seguían siendo un gremio siempre activo y comprometido con el diario vivir del pueblo pastuso.

Otra disposición que fue emitida de la misma Oficina de Circulación y Tránsito es la relacionada con el funcionamiento de las estaciones de gasolina fuera del perímetro urbano de la ciudad. Como veíamos en la década anterior, a raíz de un accidente ocasionado en el área urbana por un carro tanque, ahora se dictan pronunciamientos sobre la prohibición de que las estaciones funcionen dentro del área urbana. Para ello, el alcalde Edgar Guillermo Sañudo expide una resolución mediante la cual se legaliza dicha prohibición.

Resolución No. 12
(Diciembre 14 de 1962)

Por la cual se reglamenta la instalación y funcionamiento de las bombas de gasolina.

El Alcalde Mayor de la ciudad,
En uso de sus atribuciones legales y,
Considerando:

Que en la actualidad se encuentran funcionando dentro del perímetro urbano algunas bombas de gasolina con peligro para sus vecinos, en vista de estar situadas al lado de propiedades y sin las seguridades del caso, como exigen los reglamentos sobre esta materia el Ministerio de Fomento.

Que existe el Acuerdo No. 14 de julio 8 de 1949, por medio del cual se dispone desde la vigencia de este acuerdo, sólo podrán instalarse bombas de gasolina o abrirse estaciones de servicio con permiso del alcalde municipal, quien sólo podrá darlo con relación a los primeros, si acredita tener edificio especial de acuerdo con planos aprobados por la oficina de ingeniería municipal.

Que hasta el momento los propietarios o administradores de estaciones o bombas de gasolina, no han presentado los planos que exige el considerando anterior, por lo tanto es indispensable que se presenten a la secretaría de

²⁰⁰ Arreglo especial deben llevar los vehículos En: El Derecho., Pasto. 8 de diciembre de 1962. p. 1,6 y Con motivos navideños deberán adornarse los vehículos desde el 1o. En: El Derecho., Pasto. 17 de diciembre de 1962. p. 4

obras públicas municipales, los planos para construir edificios adecuados y que no presenten peligro para los moradores de la ciudad.

Resuelve:

Art. 1°. A partir de la fecha se prohíbe establecer dentro del perímetro urbano de la ciudad, bombas de gasolina y estaciones de servicio.

Art. 2°. A los propietarios o administradores de establecimientos que se encuentren funcionando, se les concede un plazo de (30) días improrrogables para situar sus servicios en nuevas instalaciones sujetas a revisión de la Secretaría de Obras Públicas Municipales, y demás disposiciones vigentes que reglamentan dicho funcionamiento.

Comuníquese y cúmplase.

Dado en Pasto, a los catorce días del mes de diciembre de mil novecientos sesenta y dos.

(Fdo.) Edgar Guillermo Sañudo
Alcalde de Pasto.

(Fdo.) Jesús Ureña Rosero
Secretario de Gobierno Municipal²⁰¹.

Estas determinaciones son positivas porque propenden por la protección de la vida y el bienestar ciudadano. Sin embargo, estaciones como ESSO "EL GUAITARA" que están ubicados en la zona del Champagnat ofrecen mucho peligro a la población. Cerca de esta estación está el Colegio de los Hermanos Maristas y su cercanía es la que causa, durante esta época la protesta general que desencadena en la anterior resolución. Desde entonces, se busca que los propietarios de dichas estaciones trasladen a los sectores lejanos del centro, preferiblemente a las periferias sus negocios de distribución de combustible.

4.4 LOS BUSES URBANOS.

El panorama de la década anterior dejaba entrever un margen de crecimiento positivo para las Empresas particulares de servicio urbano de buses. No obstante, la ciudad se

²⁰¹ Dentro del perímetro urbano no funcionarán las Bombas de Gasolina. En: El Derecho., Pasto. 17 de diciembre de 1962. p. 3

veía avocada a una crisis por la falta de un parque automotor que cubriera totalmente las necesidades de la población pastusa.

4.4.1 La desaparición de los Buses Municipales y el paso a una nueva era.

Cuando en 1954 la administración municipal abrió una brecha para que los empresarios particulares decidieran invertir en el transporte urbano, nunca nadie se imaginó que la Empresa de Buses Municipales, que tan bien estaba prestando sus servicios iba algún día a llegar a su fin. Sin embargo esto sucedió como consecuencia de los malos manejos y la falta de previsión al realizar la inversión en automotores que no tenía garantía en la consecución de los repuestos.

Administrativamente, la Empresa pasó a manos directas del municipio, quien desconocía el manejo interno de la Empresa y, lejos de mejorar su funcionamiento, terminó liquidándola en 1962.

Conozcamos, cuál era el panorama administrativo de la Empresa municipal, a partir de una nota que es enviada de parte de una Junta de Empresas Municipales a las cuales estaba adscrita la empresa de buses y este es el resultado de su revisión superficial del estado en que se encontraban los Buses Municipales:

Pasto, abril 13 de 1960.
Señor Presidente y H. H.
Miembros del concejo
Municipal de Pasto.

L. C.

Honorables concejales.

Como oportunamente se comunicó a ese H. Concejo, los miembros designados por esa Corporación en la sesión del 28 de marzo del corriente, para integrar la junta de Empresas Públicas Municipales, se posesionaron ante el Sr. Alcalde y la Junta se instaló el jueves 7 del corriente mes de abril.

De inmediato entró a ejercer sus funciones y encontró que:

1. Que el acuerdo número 4 del 18 de febrero del corriente año ordenó la fusión de las Empresas Públicas Municipales, bajo la Junta por este acuerdo creada.

(...)

4. El acuerdo número 7 del 4 de abril del corriente año autorizó a la Junta de Hacienda para organizar el servicio de Buses Municipales, para hacer la enajenación de las máquinas y equipo que considerase conveniente y le dio la facultad de fijar el personal de administración, señalar sus funciones y

asignaciones. Por este acuerdo se sustrajo también del control de la junta de Empresas Públicas Municipales de la Empresa de Buses²⁰².

Según lo anterior, la nueva junta que administrará la Empresa de Buses hace una selección de los vehículos que estén aptos para el funcionamiento y prestación del servicio urbano. Todo esto con el fin de conocer la capacidad del equipo con el que iba a seguir funcionando la Empresa con el objeto de prestar cada vez un mejor servicio.

Sin embargo, las noticias que se producen después del nombramiento de la Junta administradora no son las mejores y todo parece indicar que la Empresa de Buses desaparecerá.

Sobresale una nueva circunstancia que afecta enormemente a la Empresa y es el comportamiento negativo que han asumido la mayoría de los conductores hacia los pasajeros, además del sobrecupo exagerado en los buses el cual atenta contra el bienestar de la población usuaria de este servicio.

Al respecto, sobresalen unos comentarios que reflejan el estado de los buses bajo la administración de la Junta:

Se había pensado que al desaparecer la Empresa de Buses Urbanos y quedar bajo el control de la junta Municipal de Hacienda, se lograrían cambios fundamentales en la organización y se prestaría un mejor servicio. Desafortunadamente a esa entidad no le han realizado las innovaciones esperadas, a pesar de los nuevos vehículos afiliados que continúan sin control; en cuanto a horarios y cultura se refiere. Los ciudadanos nos vemos sometidos a esperar hora continuadas el bus que necesitamos. Los sobre cupos son desesperantes y a la descortesía e incultura de los motoristas, sobrepasa a la resignación cristiana que poseemos. Por el motivo más baladí, los chóferes de esos buses saltan en vituperios y escándalos.

(...) La Junta Municipal de Hacienda debe tomar estas irregularidades y sancionar a los responsables así como organizar los horarios, que no deben estar sometidos al capricho de los motoristas²⁰³.

²⁰² Nombrada Junta Administradora de los Buses. En: El Derecho., Pasto. 24 de abril de 1960. p. 1, 6

²⁰³ Al margen de la vida. Los buses urbanos. En: El Derecho., Pasto. 10 de septiembre de 1960. p. 5

Lo anterior presenta un panorama de insatisfacción de la población por el mal comportamiento de los conductores y el cada vez creciente mal servicio de los buses urbanos, porque, además, no cumplen con los horarios establecidos.

Aunque, el primero de mayo de 1960 se había determinado el retiro de los Buses Municipales por cuenta de la junta administradora, algunos buses siguieron funcionando por cuenta propia, pero a finales de este año desaparecieron completamente, quedando en el recuerdo de las personas que tuvieron la oportunidad de montar en un bus municipal.

4.4.2 El desarrollo de las Empresas Particulares de Bus urbano. Recordemos que en la década del cincuenta aparecieron dos empresas de carácter particular. Ellas son Microbuses Nariño y Autobuses del Sur o Nariño. De la primera empresa se empieza a perder el rastro a principios de esta década, debido a que la demanda por el servicio de transporte eran tan alta que los pequeños microbuses con capacidad para diez pasajeros no daban abasto. Por lo anterior, quizás terminaron por ser discontinuados.

Autobuses del Sur, siendo una empresa que siguió con su trayectoria de enrumbarse por amplios márgenes de crecimiento, también empezó a adquirir los viejos hábitos de los antiguos buses municipales, tanto así que se presentan algunas quejas sobre el servicio que prestan los conductores afiliados a esta empresa:

(...) Hemos presenciado como ciertos conductores de los mencionados vehículos se comportan con las infortunadas gentes que tienen que hacer el sacrificio de ocuparlos por necesidad inaplazable.

(...) Y qué decir del trato a los niños escolares que inocentemente suben al bus urbano para ir a sus planteles o regresar a su casa?

(...) los niños, como las señoras son objetos de miramientos especiales, de cuidados y delicadezas, pero (...) cuando hay siquiera un principio de educación, de buena crianza, de ligera cultura.

Creemos que la profesión no les da derecho a comportarse así, porque el público no tiene porque soportar el mal genio, las consecuencias del estado anímico de los conductores de buses cuando ocupa tales servicios²⁰⁴.

²⁰⁴ Dictadura en los buses. En: El Derecho., Pasto. 31 de mayo de 1961. p. 2

En algún aparte se mencionaba que si ese era el comportamiento de los conductores con las personas que habitan en el sector urbano de la ciudad, como sería con los campesinos que no están acostumbrados a usar ese servicio. Con solo pensar la actitud de los motoristas frente a ellos era objeto de escándalo para la sociedad, Como dice el anterior comentario, los niños y las señoras eran objeto de respeto y de buen trato, lo que no se observaba en estos buses.

Otro aspecto que empezó a fallar en los buses adscritos a Autobuses del Sur era el incumplimiento en el manejo y mantenimiento que se les hacía a los vehículos, lo cual producía grandes incomodidades a las personas. Al respecto, la administración Municipal se ve obligada a pronunciarse contra un asunto que comúnmente pertenecía a la propia cotidianidad del conductor:

Resolución número 3 de 1961

Por la cual se hace una solicitud
EL CONSEJO MUNICIPAL DE PASTO.
En uso de sus atribuciones legales y,
CONSIDERANDO:

Que por disposición de la Alcaldía Municipal, hace varios años, se ha decidido ceder algunas rutas para el Transporte Urbano de la ciudad;

Que, para hacer esta cesión, la Alcaldía Municipal esta facultada mediante el artículo 72 de la resolución 181 de 1954, emanada del ministerio de fomento, y controlada por la superintendencia Nacional de transportes;

Que al hacer la cesión de las mejores rutas urbanas, para que sean explotadas por una empresa particular, una de las condiciones para mantener esta explotación era la de suministrar el servicio de Transporte Urbano, vehículos que se encuentren en optimas condiciones para así garantizar un buen servicio y comodidad al público como también un trabajo de 15 horas continuas.

Que es deber del H. Consejo Municipal, velar porque los servicios públicos sean prestados correctamente especialmente cuando ellos causan erogación a los asociados;

RESUELVE.

Artículo 1.) Solicitar del Señor Alcalde Municipal y al Señor Director de Transportes y Transito exija de la empresa "AUTOBUSES DEL SUR LTDA." que presta servicios de Transporte Urbano en la ciudad, la provisión de vehículos en optimas condiciones, al tenor de lo dispuesto en el artículo 72 de

la Resolución 181 de 1954 emanada del Ministerio de Fomento, y demás disposiciones pertinentes. Así como exigirán a dichos funcionarios hacer el servicio durante las 15 horas consecutivas reglamentarias.

Artículo 2: Solicitar al Alcalde Municipal el inmediato estudio sobre si es el caso decretar la caducidad administrativa de las cesiones de las rutas de Transporte Urbano en el municipio a particulares.

Transcríbase la presente Resolución al Señor Alcalde Municipal y al Director de Transportes y Transito de Nariño para su cumplimiento y publíquese.

Dada en el salón de sesiones del Honorable Consejo Municipal, a los diecisiete días del mes de febrero de mil novecientos sesenta y uno. (Fdos.) “El presidente. Eduardo Trujillo Eraso, - el secretario- Segundo Diomedes Delgado D.²⁰⁵.

De acuerdo a lo anterior, la empresa de Autobuses del Sur estaba incumpliendo con la cesión que había hecho la Alcaldía de algunas rutas de buses. Esto aporta un elemento nuevo a la investigación, porque entonces, sería la Administración Municipal la directa causante de que la Empresa de Buses Municipales haya llegado a su fin.

En esta medida, y, según la cesión para la explotación de rutas, la alcaldía considera que si no se ofrecen mejores condiciones para el transporte del servicio urbano, este contrato debe darse por terminado.

4.4.3 Tarifas de transporte urbano. Causa un gran revuelo y desconcierto el conocer una nueva alza en las tarifas de los buses. Ya sabemos que estas tarifas vienen decretadas desde el Ministerio de Fomento y en muchas ocasiones, este Ministerio desconoce la realidad económica y social que viven los habitantes de Pasto. Al respecto, se produce un cuestionamiento sobre si debe ser el Ministerio el que siga fijando las tarifas de buses. Pero no olvidemos que es el gobierno municipal el que se encarga de hacer la solicitud, pero en esta ocasión, la orden viene desde el gobierno nacional.

Según resolución No. 144, de mayo 24 del corriente año, emanada del Ministerio de Fomento y comunicada en el día de ayer al gobierno de Nariño, se autorizó el alza de veinte centavos de los pasajes de buses urbanos de Pasto y Santa Marta, en los días domingos y festivos. Los motoristas, de acuerdo con el original de la providencia, tendrán que dar el aviso respectivo al

²⁰⁵ Resolución Autobuses del Sur. En: El Derecho., Pasto. 20 de Febrero de 1961.

público en esos días, mediante la colocación de letreros sobre el particular²⁰⁶.

Mediante la publicación que se hace del nuevo precio de las tarifas en 1960, se conviene en el cobro de veinte centavos, lo cual afecta la economía de la canasta familiar.

Tres años después, el régimen de tarifas aumenta considerablemente de veinte a veinticinco centavos en días ordinarios y en treinta centavos en domingos y festivos, Para los estudiantes se cobra a diez centavos.

Este aspecto se encuentra descrito en la siguiente nota: “Después de una reunión que tuvo lugar en el despacho del alcalde municipal a la cual asistieron los dirigentes municipales y de la empresa de “Autobuses del Sur Ltda.”, se convino en la aplicación de las nuevas tarifas para el servicio urbano, las cuales quedaron establecidas en 25 centavos para los días ordinarios y 30 centavos para los días domingos y de fiesta. Para los niños y estudiantes fue fijada en diez centavos”²⁰⁷.

En conclusión, las tarifas constituyen un verdadero problema debido a la imposición desde el gobierno central para el cobro de las mismas. Sin embargo, los dirigentes de las empresas de buses no se concientizan del valor que tiene el préstamo de este servicio al establecer estos precios que van en contra de la población.

4.4.4 Surgimiento de nuevas empresas de buses. Otra circunstancia se presenta cuando surgen otras empresas particulares de buses para ofrecer este servicio y solucionar el problema de déficit de automotores. Entre ellas aparecen:

- a. Empresa de Transportes “Kennedy”
- b. Empresa Colectivos Ciudad de Pasto.

Estas empresas y su creación nos permite conocer que la industria del transporte urbano de buses entra a una nueva era, una nueva etapa de desarrollo que se perfila como la organización definitiva de esta actividad que cada año demuestra una mejor capacidad de transformación. Cada año se innovan los servicios y los modelos y la calidad del servicio se hace más notoria.

²⁰⁶ Decretada alza en el precio de los buses urbanos. En: El Derecho., Pasto. 3 de junio de 1960. p. 1.

²⁰⁷ En vigencia las tarifas para buses. En: El Derecho., Pasto. 9 de Febrero de 1963. p. 1.

- **Rutas de buses.** Con las tres empresas de buses existentes en la ciudad, la Alcaldía Municipal hace una redistribución de las rutas, con dos objetivos: El primero es incrementar la cobertura existente hacia otros sectores de la ciudad, puesto que el ritmo de urbanismo está creciendo aceleradamente y algunos de estos nuevos sectores tienen problemas para la movilización. Segundo, al surgir las nuevas rutas de buses, hay empresas que tienen mayor número de rutas y éstas son también muy rentables, lo que no sucede con otras.

Todos estos aspectos son estudiados por la alcaldía y previa concertación con los gerentes de las empresas, se establecen las siguientes rutas:

Según anunció el Director de Tránsito y Transportes de Nariño, Marcial Santander, se dará a conocer la disposición que fija nuevas rutas para los buses de servicio urbano y que amplía el servicio a importantes barrios de la ciudad.

Por disposición se dictará, según el funcionario de un amplio estudio de la situación que en sesiones precedidas por el Secretario de Gobierno y alcalde de Pasto con asistencia de los gerentes de las Empresas se han realizado en estos días.

En el despacho del Alcalde, doctor Santander Nevares, se llegó a un acuerdo con los gerentes de las Empresas para varias rutas prolongando el servicio a los barrios Las Américas y Pro vivienda cristiana. Igualmente se determinó eliminar de las mismas, en el centro de la ciudad, las calles 18 y 19.

El tráfico de buses se hará ahora por las calles 17 y 20, con el fin de evitar los continuos embotellamientos que se presentan actualmente²⁰⁸.

De esta manera se suprime el tránsito por dos vías importantes de la ciudad: la calle 18 y 19. Desde entonces, la calle 17 se constituye en una vía alterna para la descongestión vehicular.

Las rutas de buses, entonces son fijadas de la siguiente manera:

Mediante la Resolución 09 de ayer (15 de marzo de 1965) la dirección de Transportes y Tránsito de Nariño señaló siete nuevas rutas para buses de

²⁰⁸ El martes se fijarán las nuevas rutas de buses. En: El Derecho., Pasto. 6 de Febrero de 1965. Pág. 3.

transporte urbano en esta ciudad cuyos itinerarios serán dados a conocer en el día de hoy. Las nuevas rutas determinadas luego de un prolongado estudio con autoridades municipales y propietarios de empresas son los siguientes:

- 1°) Laureano Gómez-San Rafael.
- 2°) Lorenzo de Aldana-Retén de Cano.
- 3°) Santa Bárbara-San Vicente
- 4°) Santa Clara-Matadero
- 5°) Mijitayo-Estrella de Oriente.
- 6°) Retén del Norte-Barrio Obrero
- 7°) Cementerio del Carmen-San Felipe.

De acuerdo con la nueva disposición, los buses no pasarán por la plaza central de mercado ya que las rutas no comprenden ese sector de las carreras 20 y 21 entre calles 18 y 19. El horario de servicio será de seis de la mañana a nueve de la noche.

Mediante nueva disposición que se conocerá en la tarde de hoy se adjudicarán las nuevas rutas a las empresas existentes en Pasto, según se supo extraoficialmente, existe la idea de adjudicar cada ruta a dos o más empresas con determinado número de vehículos²⁰⁹.

La fijación de estas rutas y la puesta en marcha de las mismas hace que se genere una gran confusión en la ciudadanía porque no hay una publicidad adecuada al respecto y la gente desconoce las nuevas rutas de buses.

Por ello se presentan las siguientes protestas:

Gran confusión y múltiples problemas se registraron durante todas las horas del día de ayer por parte de los habituales usuarios del servicio de buses urbanos de la ciudad, con motivo de los cambios de rutas que entraron a operar desde el día de ayer, disposición que ha sido criticada severamente por la ciudadanía, en vista de que “es arbitraria y no se ajusta a las necesidades de quienes utilizan este servicio”.

Por su parte, el actual Director de Transportes y Tránsito de Nariño, declaró:
(...)

“Las rutas fueron acogidas satisfactoriamente por el público, en especial por los barrios que ahora disfrutaban del servicio de buses. Problemas de magnitud no se

²⁰⁹ Siete nuevas rutas para los buses serán conocidas hoy. En: El Derecho., Pasto. 16 de Marzo de 1965. Pág. 1, 4.

presentaron el primer día de vigencia, a excepción del propuesto por la Empresa de Transportes Kennedy que no quiso aceptar el terminal que se le había asignado²¹⁰.

Después de esto se decide concertar nuevamente con los gerentes de las empresas para definir cuáles serían las rutas y que empresas responderían por ellas sin ocasionar pérdidas entre una y otra, aclarando las empresas que prestarían el servicio en cada ruta.

Resolución No. 0015 de 1965 (Abril 14)

Por el cual se modifica y adiciona la Resolución No. 009 de 22 de marzo de 1965 y se dictan otras disposiciones.

EL DIRECTOR DE TRANSPORTES Y TRANSITO DE NARIÑO,
en uso de sus atribuciones legales y especialmente de las que le confieren las Resoluciones Nos. 0799 de 9 de Junio de 1964 y No. 1205 de 25 de septiembre del mismo año, originarios de la División de transportes del Ministerio de Fomento,

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO.- El artículo primero de la Resolución No. 009 de 22 de marzo de 1965 quedará así: A partir de esta fecha las rutas para el transporte urbano colectivo en la ciudad de Pasto quedan establecidas de la siguiente forma:

RUTA No.1.- Barrio Laureano Gómez-Barrio San Rafael -PUNTO DE PARTIDA Iglesia de Nuestra Señora del Carmen.

RECORRIDO: calle 19.-Carrera 2ª prolongación hasta el Barrio Lorenzo de Aldana hasta el puesto de salud. Continúa por la avenida del INA. Sigue por la carrera 14 a servir el Barrio Fátima. Continúa por la calle 18 hasta el Instituto Champagnat. Sigue por la calle 18 hasta la carrera 19 y por ésta hasta la Avenida Colombia. Continúa por la calle 20 (Barrio de La Panadería). Sigue por la calle 20 hasta la carrera 26. Continúa por la carrera 26 hasta la calle 14 (Barrio Bombona). Sigue hasta la carrera 31 (San Ignacio) y continúa por la calle 16 hasta San Rafael.

²¹⁰ Confusión y protestas por las nuevas rutas de buses. En: El Derecho., Pasto. 2 de abril de 1965. p. 1, 4

REGRESO: San Rafael.- Calle 16. Carrera 31 (San Ignacio). Barrio Bombona. Calle 14 Carrera 27. Calle 19. Carrera 27. Calle 17. Instituto Champagnat. Carrera 14. Barrio Fátima. Av. INA. Calle 18 hasta el Puesto de Salud del barrio Lorenzo de Aldana. Toma la Carrera 1ª hasta la calle 19. (Barrio Laureano Gómez) Iglesia de Nuestra Señora del Carmen.

RUTA No. 2.- BARRIO LORENZO DE ALDANA – CARRETERA AEROPUERTO DE CANO.- PUNTO DE PARTIDA: Plaza Kennedy (Esquina de la calle 17 con carrera 3ª).- RECORRIDO: Carrera 3ª. Este. Calle 20 (Tejar) Carrera 3ª calle 21 (El Hueco). Parque de Bolívar, costado occidental. Carrera 14 Barrio Fátima. Instituto Champagnat. Sigue por la calle 18 hasta la carrera 19 y por la carrera 19 hasta tomar la Avenida Santander. Cruza por la carrera 24 (Plaza de Mercado) (Dos Puentes), hasta la calle 20 (Cristo Rey). Sigue por la calle 20, toma la Avenida de los Estudiantes. Cruza por el Barrio Palermo. Toma la carrera 37 hasta la calle 18 y cruza a la carrera 39 hasta la Av. De los Estudiantes y por ésta hasta el Retén del Aeropuerto del Cano.

REGRESO: Retén Aeropuerto.- Avenida de los Estudiantes. Carrera 38 (Palermo). Calle 18. Carrera 37. Av. De los Estudiantes. Carrera 32. Calle 19. Carrera 35 (Puente de Toledo). Calle 22 Bis. Plaza de Mercado (Dos Puentes). Avenida Santander. Carrera 20 (20 de Julio). Calle 17. Instituto Champagnat. Carrera 14. Fátima. Calle 21 (Parque Bolívar). Carrera 4ª. Calle 20. Carrera 3ª. Calle 18. Carrera 3ª Este. Plaza Kennedy (Barrio Lorenzo de Aldana).

RUTA No. 3.- Barrio SANTA BARBARA – BARRIO SAN VICENTE.- PUNTO DE PARTIDA: Plazuela de la Escuela del Barrio Sta. Bárbara. (Esquina de la carrera 3ª este con calle 21).

RECORRIDO: Carrera 3ª este. Calle 22. Carrera 4ª. Calle 21 (El Hueco). Parque de Bolívar, costado occidental. Batallón Boyacá, costado Norte (Parque de Bolívar Carrera 14) hasta tomar la Avenida Colombia. Calle 20 (Barrio de la Panadería), hasta la carrera 24 (Cristo Rey). Sigue por la carrera 24 hasta la calle 10. Cruza por la carrera 26 hasta el Barrio de La Aurora y continúa por el camellón de La Aurora, hasta el Barrio San Vicente.

REGRESO: Barrio San Vicente. Camellón de La Aurora. Calle 10. Carrera 25. Calle 15. Carrera 23. Calle 17. Instituto Champagnat. Carrera 14. Parque de Bolívar, costado occidental. Calle 21 (El Hueco). Calle 20. Carrera 3ª. Este. Calle 21ª. (Plazuela Sta. Bárbara).

RUTA No. 4.- BARRIO MIJITAYO – BARRIO ESTRELLA DE ORIENTE. Esta ruta sin modificación alguna, queda establecida tal como lo dispuso la Resolución No. 009 de 22 de marzo de 1965.

RUTA No. 6. RETEN DE LA CARRETERA DEL NORTE – BARRIO OBRERO. Esta ruta sin modificación alguna, queda establecida tal como lo dispone la Resolución No. 009 del 22 de marzo de 1965.

ARTICULO SEGUNDO.- Establécese la Ruta No. 8 así: RUTA No. 8.- Barrio Lorenzo de Aldana – Villa Lola (Cruce de la Calle 16 con la carretera Panamericana).

PUNTO DE PARTIDA: Plaza Kennedy (esquina de la calle 17 con carrera 3ª).
RECORRIDO. Carrera 3ª este. Calle 20. Carrera 3ª. Calle 21 (El Hueco). Parque de Bolívar, costado occidental. Carrera 14. Barrio Fátima. Instituto Champagnat. Calle 18. Carrera 19. Av. Colombia. Av. Santander (Plaza de mercado Dos Puentes). Carrera 24 (Cristo Rey). Calle 18. Carrera 30. Parque Infantil. Calle 16. Cruce calle 16 con carretera Panamericana (Villa Lola).

REGRESO: Carretera Panamericana. Calle 18. Carrera 32 (Maridíaz). Calle 15. Carrera 23. Av. Santander (Plaza de mercado Dos Puentes). Continúa por la Av. Santander hasta la carrera 20. Por esta a la calle 17 hasta el Instituto Champagnat. Carrera 14. Fátima. Calle 21, Parque de Bolívar. Carrera 4ª. Calle 20. Carrera 3ª. Calle 18. Carrera 3ª este. Plaza Kennedy (Barrio Lorenzo de Aldana).

ARTICULO TECERO: De conformidad con lo dispuesto por las Resoluciones Nos. 0779 y 1205 de 1964, originarios de la División de Transportes del Ministerio de Fomento, las Rutas determinadas en las Articulaciones anteriores de esta providencia serán servidas por las Empresas de transporte de Buses Urbanos en la siguiente forma:

RUTA No. 1.- Barrio Laureano Gómez – Barrio San Rafael: EMPRESA DE TRANSPORTES KENNEDY LIMITADA.-

RUTA No. 2.- Barrio Lorenzo de Aldana – Retén Aeropuerto Cano. EMPRESA COLECTIVOS CIUDAD DE PASTO LIMITADA.-

RUTA No. 3.- Barrio Sta. Bárbara – Barrio San Vicente: EMPRESA AUTOBUSES DEL SUR LTDA.

RUTA No. 4.- Barrio Santa Clara – Matadero Municipal: EMPRESA AUTOBUSES DEL SUR LTDA.

RUTA No. 5.- Barrio Mijitayo – Barrio Estrella de oriente: EMPRESA DE TRANSPORTADORES KENNEDY LIMITADA.-

RUTA No. 6.- Retén del Norte – Barrio Obrero. EMPRESA DE TRANSPORTES KENNEDY LTDA. Y EMPRESA COLECTIVOS CIUDAD DE PASTO LIMITADA.

RUTA No. 7.- Barrio El Carmen (Cementerio) – Barrio San Felipe: EMPRESA AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA.

RUTA No. 8.- Barrio Lorenzo de Aldana – Villa Lola (Cruce de la calle 16 con la Carretera Panamericana): EMPRESA COLECTIVOS CIUDAD DE PASTO.-

ARTICULO CUARTO.- La Dirección de Transportes y tránsito, previa aprobación de la Alcaldía de Pasto podrá suspender la explotación de las rutas anteriormente asignadas a las Empresas mencionadas, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 27 de la Resolución No. 0779 de 1964, originaria de la División de Transportes del Ministerio de Fomento.

ARTICULO QUINTO.- La calle 18 en el sector comprendido entre la carrera 14 (Instituto Champagnat) y la carrera 30 (esquina sureste del Parque Infantil) será de una sola vía en el sentido de sur a norte.

ARTICULO SEXTO.- La calle 17 (Avenida Ecuador), en el sector comprendido entre la carrera 14 (Instituto Champagnat) y la calle 22 (Calle Angosta) será DOBLE VIA.

(...)

Comuníquese y cúmplase. Dada en Pasto, a los catorce días del mes de Abril de mil novecientos sesenta y cinco.

MARCIAL SANTANDER M.
Director de T. Y T. De Nariño.
DANIEL A. BENAVIDES B.,
Secretario²¹¹.

Posteriormente, es publicado un adicional a las rutas de buses mencionando un adicional a las empresas que solicitan el paso por la calle 18 y 19, las cuales serían las que llevan la mejor ventaja por la demanda de dichas rutas. En concordancia con lo anterior se publica la siguiente modificación. Ver anexo 3.

De esta manera se vuelve equitativa la distribución de las rutas de buses y dejan satisfechos a los ciudadanos y especialmente a los gerentes de las empresas transportadoras de bus urbano.

²¹¹ Establecidos nuevos estacionamientos y rutas a buses y vehículos intermunicipales. En: El Derecho., Pasto. 22 de abril de 1965. p. 3.

En conclusión, podemos decir que el transporte urbano de buses ha surgido un cambio radical. Pasó de ser un servicio comunitario, creado por iniciativa popular a un servicio prestado por intereses particulares y donde el comercio y otros ámbitos de la vida cotidiana de la ciudad pasó a tener tintes capitalistas, dejando a un lado el sentimiento y el respeto por el ser humano y se convierte desde ya en un servicio rentable que concentre grandes cantidades de dinero.

CONCLUSIONES

A través del estudio y análisis de la situación del transporte durante la época que enmarca la presente investigación, se concluye lo siguiente:

1. El sector transporte ha constituido un factor muy importante dentro de la historia económica de Colombia. Esto no quiere decir que no tenga incidencia en la vida política y social. El transporte modifica las costumbres y la vida de una población que incide sobre las formas de vida, costumbres, y el estudio de este hecho histórico nos permite comprender otros aspectos de la sociedad.

2. La agremiación es un fenómeno que permite determinar la calidad y los logros que se alcanzan en conjunto.

Valga la pena mencionar algunos adagios que dicen “La unión hace la fuerza” y además, “La constancia vence lo que la dicha no alcanza”. Los transportadores, impulsados por el deseo de sobresalir y adquirir mejores condiciones económicas dentro del panorama nacional, departamental y regional se unieron y demostraron que mediante el diálogo, la concertación y el consenso podían obtener la creación de diversas instituciones que, si bien es cierto que en sus inicios no tenían funciones definidas, poco a poco se fueron perfilando como un todo autónomo y capaz de presentar propuestas para la solución de problemas que atañen al sector.

3. El sector particular puede más que la decidía del sector oficial. Por lo general, las empresas privadas tienden más a preservar sus bienes y cuidar de los recursos que poseen previo una concientización de uso y trabajo de su mayor capital: el humano. Al contrario del oficial, que únicamente pretende dar soluciones superficiales sin tener en cuenta la opinión ni las necesidades de las personas.

4. No cabe duda que, para el buen funcionamiento de una empresa que presta un servicio público como lo fue la Empresa de Buses Municipales, es vital el buen trato al usuario y a la observación de las normas mínimas de comportamiento. Igualmente es importante resaltar que todo hecho histórico tiene su desarrollo en un contexto social y por ello se destaca que sea la población como un factor decisivo para la caída o surgimiento de una entidad con sus opiniones , ya sean positivas o negativas, en este caso sobre la prestación de un servicio público como el transporte urbano de buses.

5. La economía nariñense, caracterizada por la agricultura, el minifundio, el microfundio y el comercio de productos ya procesados ofrecen pocas posibilidades de industrialización. Sin embargo, cuando aparece ya consolidada la actividad, denominada industria del transporte, esta se convierte en un nuevo eje de desarrollo económico de la región, en especial Pasto, lugar donde confluyen todas las formas de transporte, ya sean de carga, intermunicipal, interdepartamental y por supuesto, urbano en sus dos presentaciones: oficial y particular. Este último referente a la cantidad de automóviles que circulan por las calles de la ciudad capital.

Igualmente, este sector se convierte en uno de los mayores empleadores, puesto que , para que funcione una empresa de tal importancia, se necesita de una cantidad de personal encargado de los vehículos, otro para administración, para presupuesto, para contactos y representación, etc.

6. Es interesante observar que durante la época de estudio se plasma la percepción que tiene la persona del común con respecto al transporte. Aparecen los términos de “profesional” y “aficionado” referentes a los conductores (transportadores), al igual que la inconformidad, las protestas y demás actuaciones de la sociedad permiten desarrollar siempre un ambiente de dinamismo que origina al cambio, generalmente positivo y con tendencia a la modernización.

BIBLIOGRAFÍA

ACADEMIA NARIÑENSE DE HISTORIA. Manual de Historia de Pasto. Vol. 1. 1 ed. Pasto: Graficolor. 522 p.

_____. Manual de Historia de Pasto. Vol. 3. 1 ed. Pasto: Graficolor. 539 p.

_____. Manual de Historia de Pasto. Vol. 4. 1 ed. Pasto: Graficolor. 398 p.

ALVAREZ, Jaime. S. J. Este es un día en San Juan de Pasto y en Nariño. Pasto Biblioteca popular nariñense, 1987. 328 p.

_____. Qué es que en Pasto. 1 ed. Pasto: Javier, 277 p.

ARRUBLA, Mario. Colombia Hoy. 8 ed. Bogotá: Siglo XXI Editores, 1982. 403 p.

BASTIDAS Urresty, Julián. Historia Urbana de Pasto. Pasto: Ediciones Testimonio, 2000. 288 p.

CERON Solarte, Benhur. Contexto socioeconómico de las migraciones internas en Nariño. 1 ed. Pasto: Universidad de Nariño, 1985. 276 p.

_____. Pasto: espacio, economía y cultura. 1 ed. Pasto: Colección Sol de los Pastos, 1997. 550 p.

CHAVES, Milciades y otros. Nariño. Ministerio de Trabajo. Bogotá: División técnica de la seguridad social campesina, 1959. 287 p.

EL DERECHO. Pasto: Números 4002, 4003, 4500, 375, 3643, 3807, 3584, 3807, 3821, 4015, 3565, 3855, 4055, 3908, 3569, 4331, 4030, 3759, 3995, 3643, 4014, 3759, 3846, 3849, 4842, 4338, 4553, 4380, 4385, 4395, 4541 y otros. 1945-1965.

EL PASTUSO. Pasto. Números 4, 6, 7, 87, 25, 33, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40 y 41. 1996-1998.

ILUSTRACIÓN NARIÑENSE. Pasto. Números 106 de mayo de 1951 y 108 de febrero de 1952.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS. Normas Colombianas para la presentación de tesis y otros trabajos de grado. Santafé de Bogotá D. C.: ICONTEC, 2003. NTC 1486, 1075, 1487, 1160.

LATORRE, Emilio. Transporte y crecimiento regional en Colombia. 1 ed. Bogotá:

CIDER-UNIANDES, 1986. 137 p.

LOPEZ Enríquez, Maria Cristina. Análisis económico del municipio de Pasto en el siglo XX (1886-1986). Tesis Economía. Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas. Pasto: Universidad de Nariño, 1992. 462 p.

MARTINEZ, Astrid. Planes de desarrollo y política agraria en Colombia 1940-1978. 1 ed. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1986. 103 p.

MINISTERIO DE TRANSPORTE. El transporte en cifras 1970-1994. Oficina de Planeación. Bogotá: Imprenta nacional de Colombia, 1995. 87 p.

Paginas en internet: www.prewarcar.com
www.skylineaviation.com
www.reomotors.com
www.studebaker.com

Buscador: www.google.com

SALCEDO Salazar, Guillermo. Aspectos básicos del transporte en Colombia. 1 ed. Bogotá: Angular, 1987. 248 p.

SAN JUAN DE PASTO, HISTORIAS POR CONTAR. Pasto: Somos por Pasto, 1998. 130 p.

SÁNCHEZ G. Gonzalo. La violencia: de Rojas al Frente Nacional. En: Nueva Historia de Colombia. Vol. II. Capítulo 7. Bogotá: Planeta, 2000.

TIRADO Mejía, Alvaro. Colombia, siglo y medio de bipartidismo. En: Colombia Hoy. Bogotá: Siglo XXI Editores, 1982.

VOIGT, Fritz. Economía de los sistemas de transporte, México: FCE. 1964. 542 p.

FUENTES BIBLIOGRAFICAS

1. Academia Nariñense de historia. Publicaciones en el Manual de Historia de Pasto. Vol. 1, 3, 4.
2. Archivo Histórico de Pasto. Periódicos El Derecho, años 1945 a 1965; El Pastuso, años de 1996 a 1998.
3. Sala de Prensa Regional del Banco de la República. Periódico microfilmado El Derecho, años de 1947 a 1948.
4. Sala Regional del Banco de la República. Revista Ilustración Nariñense. Números 106 y 108.
5. Testimonios orales.

ANEXO 1. Comparación de precios y fletes en el transporte en 1940

(...) Nos permitimos demostrar por medio de cuadros (...) que de ninguna manera los transportadores organizados por tutas fijas son la causa del alto costo de los artículos de primera necesidad. Comparación de las tarifas de carreteras en vías de Nariño en los años de 1942 y 1946 de algunos artículos de primera necesidad.

Artículo	Unidad	Trayecto	Flete en 1942	Flete en 1946	Aumento en Tarifa
Papas, trigo y cebada	Carga	Ipiales-Pasto	\$1-50	\$2-25	\$6-75
Azúcar	Bulto	Popayán-Pasto	\$1-00	\$1-70	\$0-70
Arroz	Bulto	Popayán-Pasto	\$1-00	\$1-70	\$0-70
Sal	Bulto	Diviso-Pasto	\$1-12	\$1-75	\$0-63

Precios de estos mismos artículos en 1942 y 1946 que se cotizan en esta plaza.

Artículos	Unidad	Precio en 1942	Precio en 1946	Aumento de precio
Papa	Carga	\$8-00	\$22-00	\$14-00
Trigo	Carga	\$12-00	\$23-00	\$11-00
Cebada	Carga	\$10-00	\$25-00	\$15-00
Arroz	Carga	\$14-00	\$20-00	\$6-00
Azúcar	Carga	\$7-00	\$14-60	\$7-60
Sal	Carga	\$3-50	\$6-35	\$2-85
Carne	Libra	\$0-10	\$0-30	\$0-20

El ganado no se transporta a los centros de consumo por vehículo automotor.

(...) el aumento de precio de algunos artículos, como por ejemplo para demostrar que no guarda relación con el alza moderada de los fletes y que por esta razón el alto costo de la vida no se debe a la organización de los transportes por la limitación de rutas.

El alza moderada de las tarifas que se demuestra en el cuadro respectivo, obedece (...) al aumento de precios de los elementos de transportes, racionados hasta hoy por

el mercado de los Estados Unidos. La comparación de precios de dichos elementos la pasamos a demostrar en el siguiente cuadro:

Elementos transporte	Precio en 1942	Precio en 1946	Aumento
Un chasis-camión de 3 ton. De capacidad	\$2.000-00	\$4.500-00	\$1.900-00
Una llanta tipo 32x6 de 10 lonas	\$56-00	\$150-24	\$93-66
Lona para carpa, precio de una yarda	\$2-40	\$7-20	\$4-80

La reglamentación de los transportes impuesta por el gobierno, obedeció en principio, precisamente al racionamiento de los elementos del transporte que el gobierno de los Estados Unidos impuso para estos países, y en vista de que la capacidad transportadora existente podía ser malograda en recorridos infructuosos.

Por ello, se limitaron las rutas para grupos de vehículos fijándoles tarifas moderadas, evitando así que se aprovecharan con el abuso de los fletes la oportunidad de la falta de vehículos que se presentaría en algunas regiones.

La reglamentación contempló que ningún camión podía trabajar sino bajo control de empresas con el fin de que organizara los servicios en forma racional.

La situación de falta de elementos del transporte en el país como factor del alto costo de los mismos, continúa como en la época de guerra. Para nadie es desconocido la situación de huelgas que se suceden en los Estados Unidos centro de producción de estos elementos.

Pasarán meses o quizá años para que nuestros caminos se inunden de vehículos y a precios que se permitan lanzarse a su competencia. Mientras esa situación no vuelva es prematura toda campaña que se inicie en el sentido de que se rebajen los fletes buscando como única causa el alto costo de la vida.²¹²

²¹² Los transportadores de Nariño explican el problema del alza en la industria. En: El Derecho, Pasto. 7 de junio de 1946. Pág. 3.

Anexo 2. Líneas y recorridos de buses en 1948

“Por considerarlo de supremo interés para la ciudadanía, damos a continuación publicidad al proyecto sobre fijación de rutas estrictamente urbanas, elaborado por la comisión que al respecto fue designada.

Primera línea.

Parte del Hospital San Pedro.

Sale a las seis de la mañana por el antiguo matadero donde es la primera estación. Luego sube por la carrera 24 haciendo la estación en el templo de Cristo Rey, luego cruza por la calle 19 (Gobernación) haciendo estación frente al Palacio Nacional, luego cruza por la carrera 22 (Universidad) haciendo estación en la esquina de la Merced, cruza por la calle 18 haciendo estación frente al Almacén El Barato, luego sube por la carrera 24 haciendo estación frente a la Botica Nariño, sube esta misma carrera haciendo estación en la esquina de la Policía Nacional, luego cruza por la calle 13 y luego cruza nuevamente por la carrera 23 haciendo estación frente a la Plazuela de Santiago, sigue esta carrera 23 y hace estación en la esquina de la calle 10 cruzando por esta calle 10 haciendo estación en la Plazuela de San Felipe, carrera 26 por donde ha cruzado, sigue esta carrera haciendo estación frente al teatro Imperial, sigue por esta carrera y cruza por la calle 12 haciendo estación en la Catedral, luego cruza por la carrera 25 y hace estación en la Plaza Principal frente a la Iglesia de San Juan Bautista, sigue esta misma carrera 25 hace estación en la esquina del Colegio San Francisco Javier cruzando por la calle 20 luego cruza por la carrera 26 haciendo estación en la esquina del Colegio La Inmaculada para seguir por la carrera 26 hasta nuevamente para llegar al punto de salida. (Hospital San Pedro. Tiempo que se gastó 30 minutos).

Segunda línea que sale del “Ejido” mercado de maderas.

Sale a las seis de la mañana por la calle 22 hace estación frente a Bavaria, la misma calle 22, sigue esta misma calle haciendo estación frente a los cuarteles del Batallón Boyacá, sigue esta misma calle haciendo estación frente a la Bomba Bolívar de gasolina luego cruzar por la calle 20 de julio y hace estación en la Plazuela Santander, cruza por la calle 18 y hace estación frente a los almacenes de Juan Dorado sigue esta calle haciendo estación frente al Almacén El Barato, hace estación frente al Colegio de las RR. MM. Betlehemitas, luego cruza por la carrera 27 haciendo estación en la esquina de la calle 16 por donde cruza, sigue esta calle 16 haciendo estación en la carrera 30 esquina cruza por la carrera 31 y cruza por la calle 16Bis y nuevamente cruza por la calle 17 y hace estación frente a los edificios de la Zona de Carreteras Nacionales. Sale de la Zona por la calle 18 haciendo estación frente a la Cía. Colombiana de Tabaco, cruza por la carrera 27 haciendo estación en la calle 19 por donde ha cruzado esquina de la familia De La Espriella, sigue esta calle 19 y hace

estación frente al Palacio Nacional, y cruza por la carrera 23 hasta llegar a la Avenida Santander donde hace estación frente a la Gerencia de Rentas calle 22, sigue esta misma calle 22 hasta llegar al punto de salida, Mercado de Maderas. (Tiempo 40 minutos).

Tercera línea que sale de “Chapal” Sur.

Sale a las seis de la mañana de la cadena o retén hace Estación frente a donde Gavilanes, sigue esta misma vía y hace estación copartinero de la Avenida “Boyacá” sigue esta misma vía y hace Estación en la esquina de la Avenida “Ecuador” sigue la misma vía haciendo estación frente a los Molinos de la “Mascota”, sigue esta vía haciendo Estación frente a los Almacenes de Juan Dorado calle 18, luego cruza por la carrera 22 hasta la calle 17 haciendo estación en la Catedral, sigue esta calle 17 haciendo Estación en la esquina de la carrera 28 con calle 17, luego sigue esta misma calle 17 y cruza por la carrera 30, parque de los Fundadores, haciendo Estación en la esquina de la carrera 30 con calle 18 haciendo Estación frente a la Federación Nacional de Cafeteros sigue esta vía y hace estación en “Pandiaco” regresa por esta misma vía haciendo las mismas estaciones hasta la esquina de la carrera 30 con calle 18, luego sigue esta calle 18 y hace estación frente a la Colombiana de Tabaco sigue hasta la carrera 26 por donde sube haciendo estación en La Catedral, luego cruza por la calle 17 haciendo Estación frente a la Iglesia de San Agustín, sigue esta misma calle 17, cruza por la carrera 23 haciendo estación frente a la Librería “Artes y Letras”, sigue esta carrera 23 y cruza por la calle 19 haciendo estación frente al mercado, sigue esta calle 19 hasta la 20 de julio donde cruza, haciendo estación en la Plazuela de Santander luego sigue nuevamente a “Chapal” haciendo las estaciones que hizo a la venida. –Tiempo gastado de venida, 30 minutos”.²¹³

²¹³ Fijadas las rutas para el recorrido de los buses. En: El Derecho, Pasto. 15 de octubre de 1948. Pág. 1, 6.

Anexo 3. Resolución mediante la cual se establecen las rutas de buses de servicio urbano en 1965.

Resolución No. 15.

Por medio de la cual se reforma las rutas de transporte urbano para pasajeros.

El Alcalde de Pasto y el director de Transportes y tránsito de Nariño, en uso de las atribuciones que les confiere las Resoluciones No. 0779 de 9 de junio y No. 1205 de 25 de septiembre de 1964, originarias de la división de Transportes y tránsito del Ministerio de Fomento, resuelven:

Artículo 1º. Hácense las siguientes reformas a las rutas de transporte urbano Nos. 1, 3, 4, 5 y 6 creadas mediante las Resoluciones nos. 009 de 22 de marzo y 0015 de 14 de abril del año en curso.

RUTA NUMERO 1.

BARRIO LAUREANO GOMEZ – BARRIO SAN RAFAEL.

Punto de partida: Iglesia de Nuestra Señora del Carmen. (Barrio Laureano Gómez).

Recorrido: Calle 19, carrera 2ª, Puesto de Salud Barrio Lorenzo de Aldana, carrera 3ª E, calle 17, carrera 2ª E, calle 16, carrera 3ª, calle 18, avenida del INA, carrera 14 (Barrio Fátima), Colegio Champagnat, calle 18, carrera 26, calle 14, Parque de Bombona, carrera 30, calle 16, San Rafael.

REGRESO: San Rafael, calle 16, carrera 31 (San Ignacio), Parque de Bombona, calle 14, carrera 27, calle 19, carrera 21 Bis, Barrio de la Panadería, calle 20, Avenida Colombia, carrera 19, calle 17, (Avenida Ecuador), Colegio Champagnat, carrera 14, Barrio Fátima, Avenida del INA, calle 18, Puesto de Salud del Barrio Lorenzo de Aldana, carrera 1ª, calle 19 Barrio Laureano Gómez, Iglesia de Nuestra Señora del Carmen.

PARÁGRAFO. Esta ruta será servida por la Empresa de transportes Kennedy, Ltda.

RUTA NUMERO 3.

BARRIO SANTA BARBARA – BARRIO SAN VICENTE.

Esta Ruta se reforma desde el punto de regreso a partir del Barrio San Vicente en la siguiente forma:

REGRESO: San Vicente, calle 10, carrera 25, calle 17, carrera 23, calle 19, carrera 21 Bis, Barrio de La Panadería, calle 20, Avenida Colombia, carrera 19, calle 17, Avenida Ecuador, Colegio Champagnat, carrera 14, Parque Bolívar, costado occidental, calle 21, calle 20, carrera 3ª E, calle 21ª, Plazuela de la Escuela del Barrio Santa Bárbara.

PARÁGRAFO: Con la reforma indicada, la ruta No. 3 estará servida por la Empresa autobuses del Sur. Ltda.

RUTA No. 4.

BARRIO SANTA CLARA – MATADERO MUNICIPAL.

PUNTO DE PARTIDA: Barrio Santa Clara.

RECORRIDO: Barrio Santa Clara, carretera de Circunvalación. Retén de la Carretera del Sur, Estadio Departamental, carrera 14, Colegio Champagnat, calle 18, matadero municipal.

REGRESO: Matadero Municipal, calle 18, carrera 30, calle 19, carrera 21 Bis, Panadería, calle 20, Avenida Colombia, carrera 19, calle 17 (Avenida Ecuador), carrera 14, Estadio Departamental, retén de la carretera al sur, carretera de circunvalación, Barrio Santa Clara.

PARÁGRAFO: esta ruta será servida por la Empresa Autobuses del Sur, Ltda.

RUTA No. 5.

SAN FERNADO – ESTRELLA DEL ORIENTE – JUANOY. (Retén de la carretera al Aeropuerto de Cano).

Esta ruta se mantiene sin modificación alguna, de acuerdo a lo dispuesto en la Resolución No. 9 de 6 de agosto de 1965.

RUTA No. 6.

RETEN DE LA CARRETERA DEL NORTE – BARRIO OBRERO.

PUNTO DE PARTIDA: Retén del Norte.

RECORRIDO: Retén del Norte, Hospital Civil, Barrio Belalcázar, carrera 24, calle 16, carrera 26, calle 12, carrera 23, calle 8ª.

REGRESO: Calle 8ª, carrera 23, Avenida Santander, carrera 21, Panadería, calle 20, Avenida Colombia, carrera 19, Puente Pueyo, carretera del norte, Retén del Norte.

Artículo 2o. El terminal de la ruta denominada Barrio Las Mercedes – Retén de occidente y establecida mediante la Resolución No. 10 de 18 de agosto de 1965 y adjudicada a la Empresa Colectivos Ciudad de Pasto, se hará a partir de la vigencia de esta Resolución en la carrera 42 con calle 19, entrada del nuevo Colegio del Sagrado Corazón de Jesús. (Urbanización Pandiaco) del Bco. Central Hipotecario.

Según lo dispuesto en este artículo, esta ruta se denominará Barrio Las Mercedes – Urbanización Pandiaco.

Artículo 3.- Las empresas de Transportes quienes en esta Resolución se ha autorizado el tránsito por la calle 18, según lo indicado en el artículo Primero (Ruta No.

1 y Ruta No. 4), únicamente podrán poner en servicio la cantidad de siete (7) buses cada una.

Artículo 4.- Los socios y afiliados a las Empresas de transporte Urbano se beneficien equitativamente del tránsito por la calle 18, según las reformas introducidas en esta Resolución, las Empresas de transporte urbano quedan obligadas a establecer turnos de quince días para rotación de los buses de cada una.

De acuerdo a esta disposición, las Empresas de Transporte quedan obligadas a remitir el día 15 y el día 30 de cada mes tanto a la Alcaldía de Pasto como a la Dirección de Transportes y tránsito de Nariño la relación de los buses de cada empresa que han de prestar el servicio en las rutas que sirven en la calle 18, adjuntando los siguientes datos:

- a) Número de las placas de cada bus;
- b) Número de orden o de control de cada bus.

PARÁGRAFO: Si las Empresas no dieran estricto cumplimiento a lo dispuesto en este artículo les será suspendida inmediatamente la Licencia para la explotación de tales rutas.

Artículo 5.- En el trayecto de la calle 18 comprendido entre las carreras 20 (20 de Julio) y 27 habrá únicamente los siguientes paraderos:

- a) Calle 18 entre carreras 20 y 20^a, frente a los almacenes de la Firma "Gerardo Bravo E. y Cía. Limitada" (Calle 18 No. 20-79).
- b) Calle 18 entre carreras 23 y 24, frente a la droguería principal, (Calle 18No. 23-50).
- c) Calle 18 entre carreras 26 y 27, frente a la primera puerta de acceso al centro Médico (Calle 18 No. 26-32).

PARÁGRAFO: Queda expresamente prohibido a todas las Empresas de Transportes Urbanos establecer paraderos diferentes a los indicados en este artículo o permitir el arribo o salida de pasajeros en los sitios que se indican.

Artículo 6.- Prohíbese el paradero o estacionamiento de los buses de transporte urbano sin distinción de capacidad o tamaño en los siguientes sectores de la Plaza de Nariño:

- a) Carrera 24 entre calles 18 y 19.
- b) Calle 18 entre carreras 24 y 25.
- c) Calle 19 entre carreras 24 y 25.

Artículo 7.- La Alcaldía de Pasto o la Dirección de Transportes y Tránsito o ambas conjuntamente podrán suspender el goce de las rutas asignadas a todas las empresas de transporte urbano de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 27 de la Resolución No. 0779 de 1964 originaria de la División de Transportes del Ministerio de Fomento.

Así mismo, la alcaldía podrá disponer la variación de todas las rutas de transporte urbano según lo exijan las necesidades de construcción, reparación o apertura de vías públicas o las necesidades de satisfacer con el servicio de transporte urbano colectivo los distintos Barrios de la ciudad.

Artículo 8.- Estabécense las siguientes en la dirección del tráfico en las carreras 20 y 19 entre calle 17 y 20 (Avenida Colombia).

a. La carrera 20 (20 de Julio) entre calles 17 y 20 (Avenida Colombia) tendrá la dirección del tráfico de occidente a oriente, es decir, será la vía de salida hacia la carretera al norte.

b. La carrera 19 entre calles 17 y 20 (Avenida Colombia) tendrá la dirección del tráfico de oriente a occidente, es decir, será la vía de salida hacia la Carretera del Norte.

Esta Resolución rige a partir del día ocho (8) de septiembre de mil novecientos sesenta y cinco (1965).

Comuníquese y cúmplase. Dada en Pasto, a los dos días del mes de septiembre de mil novecientos sesenta y cinco.

MARCIAL SANTANDER M.
Director de T. Y T. De Nariño.
DANIEL A. BENAVIDES B.,
Secretario²¹⁴.

²¹⁴ Modificadas nuevamente las Rutas para los buses urbanos. En: El Derecho, Pasto. 9 de septiembre de 1965. p. 4.