

**LA EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE
MANIZALES EN SU IDEAL DE MODERNIDAD DURANTE LA DÉCADA DE
LOS 20, 30 Y 40'**

JUAN CAMILO ALZATE GIRALDO

DIRECTOR: MIGUEL SUAREZ ARAMENDIZ

**TRABAJO DE GRADO PRESENTADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE
HISTORIADOR**

**PROGRAMA DE HISTORIA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE CALDAS**

2022

RESUMEN

Manizales en la primera mitad del siglo XX tuvo un gran crecimiento demográfico y figura entre las ciudades más destacadas en Colombia por su crecimiento económico, por lo tanto, algo tan importante como lo es la infraestructura de las vías y el transporte debía pensarse acorde en lo que se estaba convirtiendo Manizales en aquel momento, en una ciudad moderna. En este periodo de tiempo el transporte público evoluciono de ser un sistema informal con algunas regulaciones por parte de las autoridades locales hasta que se logró consolidar la primera empresa privada del transporte público en la ciudad, la cual fue “Buses Unidos”, sin embargo también es un periodo con grandes deficiencias dentro de los gobiernos locales cómo lo fue el desarrollo de infraestructura vial donde la topografía accidentada en la que se encuentra asentada Manizales siempre fue el principal obstáculo y el proyecto de un tranvía que jamás llego a la ciudad el cual no trascendió más allá del papel.

PALABRAS CLAVE: Transporte público, vías, modernización, desarrollo

ABSTRACT

Manizales in the first half of the 20th century had a great demographic growth and was among the most outstanding cities in Colombia for its economic growth, therefore something as important as the infrastructure of roads and transport should be thought of according to what Manizales was becoming at that time, a modern city. In this period of time, public transport evolved from being an informal system with some regulations by local authorities until the first private public transport company in the city was consolidated, which was "Buses Unidos", however, It is a period with great deficiencies within the local governments, such as the development of road infrastructure where the uneven topography in which Manizales is located was always the main obstacle and the project of a tram that never reached the city which did not It transcended beyond the paper.

KEY WORDS: Public transport, roads modernization, development

CONTENIDO

RESUMEN	2
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	5
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.....	5
OBJETIVO GENERAL.....	5
METODOLOGÍA EMPLEADA.....	6
ESTADO DEL ARTE	7
La historia del transporte público hecha desde Europa	8
La historia del transporte público hecha desde Latinoamérica.	9
La historia del transporte público hecho desde Colombia.	12
CAPÍTULO 1: EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA DÉCADA DE 1920, DEL DESORDEN A LA REGULACIÓN.	14
1. LA DÉCADA DE LOS 20'	14
EL TRANSPORTE PÚBLICO Y EL INCENDIO DE 1925.....	15
LAS VIAS DURANTE LA DÉCADA DE LOS 20	16
EL TRANVIA: EL GRAN FRACASO DE LA ADMINISTRACIÓN MANIZALITA.....	18
EL TRANVIA DE PEREIRA, UNA VERGÜENZA MAS PARA MANIZALES	23
CAPÍTULO 2: LA ESTRUCTURACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE MANIZALES DURANTE LA DÉCADA DE LOS 30' Y 40'	24
DÉCADA DE LOS 30'	24
BUSES UNIDOS Y EL MONOPOLIO DEL TRANSPORTE URBANO EN MANIZALES.....	26
LAS VIAS DURANTE LOS 30'	29
LA DÉCADA DE LOS 40.....	30
EL CODIGO DE CIRCULACIÓN DE 1941	32
LAS VIAS DURANTE LOS 40'	34
CONCLUSIONES	35
BIBLIOGRAFIA.....	37

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Manizales es una ciudad relativamente joven dentro del territorio colombiano y su fundación se da durante el periodo republicano, a pesar de esto Manizales fue una de las ciudades con más alto crecimiento durante la primera mitad del siglo XX autoproclamándose como “la Chicago de Colombia” por su papel dentro de la economía colombiana.

El terreno en el que estaba construido Manizales al ser tan montañoso siempre ha sido el mayor reto que tuvieron sus pobladores para establecerse y en cuanto el tema de la infraestructura vial no fue la excepción, al ser una ciudad en constante crecimiento y ya contando con medios de transporte tan relevantes como lo era el cable aéreo de Manizales-Mariquita inaugurado en 1922 y el ferrocarril de Caldas lo ponían en una posición geográfica privilegiada en cuanto su economía lo cual impulsaba el crecimiento y desarrollo de la misma.

La Manizales de la primera mitad del siglo XX se pensaba por parte de sus dirigentes como una pequeña ciudad europea ubicada en medio de las montañas de los andes colombianos, pero lo que se pretende responder aquí es como sus dirigentes le hicieron frente desde su idea de ciudad moderna enfocándonos en el funcionamiento del transporte público dentro de la ciudad, cuando se habla de transporte en Manizales durante la primera mitad del siglo XX siempre se hace alusión al cable aéreo y a su ferrocarril, pero poco o nada se ha hablado de cómo era el funcionamiento de transporte público interno de ¿cómo era manejado? ¿De cómo funcionaba? ¿De cómo fue pensado en la Manizales de la época? La idea intentar acercarnos a este tipo de cuestionamientos y ver su evolución durante esa temporalidad entre los años 20' y 50' que fueron dorados para la capital caldense

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿Cómo ha sido la génesis del sistema de transporte público en la ciudad de Manizales?

OBJETIVO GENERAL

Analizar y Explicar el proceso de consolidación del transporte público en Manizales, en la primera mitad del siglo XX y su papel en el crecimiento y modernización de la ciudad.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

→ Explicar el contexto en el que se desarrolló el transporte público en la ciudad de Manizales a partir de las representaciones sociales sobre la necesidad del mismo

¿Cómo se construye el problema social del transporte público? ¿Cuál fue el efecto de la modernización de la ciudad en la búsqueda de un sistema de transporte público? ¿De qué manera representó la prensa la situación del transporte público en Manizales?

→ Analizar el papel del Estado en la creación de los mecanismos que facilitaron el transporte público en la ciudad

→ Analizar el papel del Estado en la creación de los mecanismos que facilitaron el transporte público en la ciudad

¿Qué hizo el Estado para organizar el transporte público?

→ Explicar el funcionamiento del transporte público en la ciudad de Manizales, a partir de los esfuerzos privado

¿Qué relaciones se establecieron entre el Estado y los empresarios privados en el desarrollo del transporte público?

→ Elaborar un contexto sobre el crecimiento urbano, el proceso de modernización y las necesidades de estructuración de un transporte público para la ciudad.

→ Revisar regulaciones sobre temas de transporte público (circulación de vehículos) → Decretos, acuerdos, etc.

→ Examinar las representaciones sociales sobre el transporte público, la movilidad de la ciudad, el saneamiento las vías (problemas de pavimentación, de limpieza de las vías) y otros temas relacionados en la ciudad, a partir de las notas de prensa.

METODOLOGÍA EMPLEADA

La idea de este trabajo es comprender como evoluciono el transporte público dentro de la ciudad de Manizales conforme esta fue creciendo trazando la temporalidad que abarca las décadas de los años 20', 30' y 40', donde se busca dar cuenta de las diversas etapas a la que

se vio sometida la ciudad con respecto a la evolución de su sistema de transporte, las problemáticas con respecto a este tema durante la temporalidad marcada donde se le da gran relevancia al papel ejercido por el gobierno Manizaleño.

Este trabajo se encuentra bajo un enfoque cualitativo ya que se emplea el análisis de fuentes como lo son documentos gubernamentales que si bien proporcionan datos numéricos como lo son presupuestos, gastos y tarifas, estos son abarcados de manera muy general y no se profundiza en dichos datos, ya que lo que se busca en este trabajo es dar cuenta de las leyes y decretos impuestas por parte de las autoridades locales con relación al transporte público de la ciudad, además de que también se busca resaltar cuales eran los proyectos en pro de mejorar la infraestructura de las vías de Manizales conforme esta crecía.

El análisis de la prensa también es de suma importancia para la realización de este trabajo, pues por medio de su análisis podemos dar cuenta de que opiniones había sobre el transporte público a ojos de la ciudadanía y las críticas que se le hacían al mismo y a las autoridades a locales en base a sus acciones con respecto a temas de infraestructura vial y el papel que podía ejercer como ente regulador.

ESTADO DEL ARTE

Respecto a lo que historia del transporte público en el ámbito académico se lo ha tratado desde varios enfoques, pero tenemos como principal tendencia el concepto de “modernización” al ser el transporte público una de las principales piezas del engranaje de la ciudad, ya sea Morelia, Santiago o Málaga el transporte público se ha pensado y ha evolucionado en pro de modernizar las urbes.

Ahora si hablamos de enfoques se lo ha trabajado desde varias perspectivas, desde una perspectiva social principalmente, lo es en el caso de Morelia donde se analiza como el transporte público era percibido por la sociedad y su impacto en esta, su evolución y las problemáticas que este tenía, tal como pasa en el caso de Quito donde se le da gran relevancia a los problemas por los que atravesó el transporte público durante su evolución en el siglo XX pero a diferencia del caso moreliano se hace más énfasis en las problemáticas con el gobierno local y el manejo que este le daba, dejando más de lado el cómo era percibido por la sociedad, aunque es imposible encontrar una homogeneidad ya que cada ciudad tiene una historia muy distinta que ofrecer y procesos totalmente distintos,

pero como ya había mencionado la modernidad va muy ligado a estas investigaciones y es algo que se recalca constantemente.

Donde más abundan trabajos sobre este tema es durante todo el siglo XX, aunque también hay temporalidades investigadas más antiguas partiendo de las últimas décadas del siglo XIX pero no es lo más común y en algunos trabajos se toca como un mero antecedente para analizar lo sucedido en el siglo XX. En la mayoría de trabajos que encontré que analizaban esta temporalidad además de la ya mencionada modernización, se menciona reiteradamente “crecimiento demográfico” y “expansión” de las ciudades, principalmente en las ciudades latinoamericanas que durante esta época tuvieron un boom demográfico y por ende el transporte público más relevancia tomaba ya que se destaca su papel a la hora de conectar a la periferia con las zonas de interés dentro de las ciudades, ya sea el caso de Medellín, Santiago o Bogotá lo cual permite dar cuenta de cómo el transporte público posibilita el funcionamiento de la ciudad y por ende se configura el espacio público¹.

Durante la primera mitad del siglo XX el tranvía fue el modelo más eficaz para satisfacer las necesidades de movilidad en las principales ciudades y este tuvo su manera de funcionar dependiendo la ciudad, con sus problemáticas particulares, aunque en la mayoría de investigaciones se da cuenta de que el tranvía tuvo un reinado relativamente corto como lo es el caso de Bogotá, Morelia y Medellín donde se discontinuó en la década de los 50, donde empiezan a destacar nuevos medios de transporte como lo es el ómnibus.

La historia del transporte público hecha desde Europa

Sobre lo que se ha escrito en el viejo continente respecto se ha tratado de explicar el cómo ha sido la evolución de este y su razón de ser dentro de lo que es la modernización, tal es el caso de José Luis Oyon² donde analiza su evolución en grandes ciudades europeas como lo son Londres, París y Berlín en los últimos años del siglo XIX y primeros años del siglo XX y el impacto que este tuvo en la clase obrera dejando de ser este un privilegio solo para los

¹ .Georg Leidenberger (2011), La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política de la ciudad de México, México: Universidad Autónoma Metropolitana, Cuajimalpa

² Jose Luis Oyon Transporte público y estructura urbana. (De mediados s. XIX a mediados s. XX): Gran Bretaña, España, Francia y Países germánicos, Fundación ENT (1999).

más adinerados, también se han hecho estudios en ciudades como Málaga³ o la Provincia de Castellón⁴ donde también el objetivo principal es destacar el cómo este ha evolucionado y sus principales problemáticas donde podemos encontrar análisis de la evolución que han tenido las rutas y la infraestructura de la ciudad con las particularidades que tiene cada ciudad.

Un caso llamativo es el de Manchester donde si bien se está haciendo un estudio del transporte público en la época victoriana, este lo que busca analizar es el como el transporte público era un foco de contagio de enfermedades por las deficientes medidas sanitarias que regían durante esta época.⁵

La historia del transporte público hecha desde Latinoamérica.

Como ya había mencionado principalmente se le ha trabajado desde una perspectiva más social analizando el cómo ha sido la evolución de este, las diferentes problemáticas que ha tenido con respecto a su funcionamiento, donde se coincide con que el tranvía es el rey en el sistema del transporte público de las principales ciudades latinoamericanas durante la primera mitad del siglo XX y el impacto que tuvo el boom demográfico que derivó en nuevas zonas periféricas y residenciales que debían ser conectadas con el resto de los puntos de interés dentro de la ciudad sea cual fuese.

Algo que también es bastante destacado es el papel que tiene el gobierno en todo esto, al ser el transporte público uno de los principales engranajes dentro de lo que es la modernización de la ciudad el manejo que se le dio por parte de los gobernantes de turno influyó para bien o para mal en el funcionamiento de este, tenemos casos como lo es el de ciudad de México donde Diego Antonio Franco de Reyes da cuenta en su análisis de los primeros

³Los orígenes del tranvía en Málaga (2005) Ramos Frendo, Eva María Isla de Arriarán. revista cultural y científica Núm. 25 Pág. 217-238

⁴ .Pablo Marco Dols, Historia del transporte público de viajeros en Castellón. Evolución y factores determinantes, Universitat Jaume I.

⁵ Kerr, M. L. N. (2010). "Perambulating fever nests of our London streets": Cabs, Omnibuses, Ambulances, and Other "Pest-Vehicles" in the Victorian Metropolis. *Journal of British Studies*, 49(2), 283–310.

autotaxímetros⁶ tenían que cumplir una serie de requisitos tanto mecánicos como por parte de los choferes impuestos por el gobierno local por poner un ejemplo. Las tarifas son también una tendencia en estos trabajos, pues este ha sido uno de los principales dolores de cabeza para el gobierno, principalmente si las regulaciones son impuestas a empresas privadas lo cual ha generado tensiones entre ambas debido a los conflictos de interés partes lo cual ha derivado en que se le hubieran dado distintos manejos dependiendo de la ciudad. Volvemos al ejemplo del caso de Quito⁷, donde la autora le daba gran relevancia a cómo eran las políticas de los gobernantes de turno con respecto al transporte público de la ciudad con las tensiones que habían entre las empresas privadas y el estado, este último termina haciéndose con las empresas privadas, pasando a ser públicas algo donde también se tienen sus pros y sus contras y no siempre esta movida sale bien como lo fue en el caso Moreliano⁸ donde las empresas privadas pasaron a manos del estado, algo que no dio resultado en la ciudad y como consecuencia volvieron a las manos de entidades privadas, lo cual en esta ciudad sigue siendo un tema de debate, o al menos hasta la fecha que Rodríguez Herrejon hizo su investigación sobre la ciudad de Morelia, esta discusión entre si las empresas de transporte público deben ser privadas o públicas también se da en Rosario⁹, también se tiene el caso en la ciudad de Montevideo¹⁰ donde el transporte es dominado por las corporativas privadas y el impacto económico que este genera y la evolución de estas corporativas durante la temporalidad de 1947 hasta el 2017 donde se puede concluir con que el estado achica sus responsabilidades con respecto al transporte público y su intervención es menor si lo comparamos con las ciudades recién mencionadas cada una de

⁶ Diego Antonio Franco de los reyes (2021) Los primeros sitios de automóviles de alquiler y autotaxímetros en la Ciudad de México: agentes, regulaciones y conflictos, 1905-19171, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora

⁷ Elizabeth Gabriela Sánchez Angulo (2012), Capítulo II: Historia del Transporte Urbano en Quito y Sus Conflictos, Universidad politécnica Salesiana

⁸ Guillermo Fernando Rodríguez Herrejon (2017) Introducción del transporte público en Morelia durante el siglo XX y sus aspectos sociales, Universidad Nacional Autónoma de México

⁹ Waddell, J. (1). Laura Badaloni y Gisela Galassi (coords.), Historia del Transporte Público de Rosario (1850 – 2010). H-Industri@: Revista De Historia De La Industria, Los Servicios Y Las Empresas En América Latina, (10)

¹⁰ Martí, J. P. (2019). Cooperativas, Estado y Mercado. Privatización del transporte público de Montevideo a través de cooperativas (1947-2017). *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, (39), 93–106.

estas ciudades funciona distinto y los resultados han sido totalmente diferentes en cuanto a las políticas y el funcionamiento interno del transporte público, pero si es evidente que es un tema al cual varios autores le han dado relevancia a este tema.

La infraestructura es otro tema que se ha tratado en estas investigaciones pues esta también ha condicionado el funcionamiento del transporte público ya sea para bien o para mal, tal es el caso de Santiago donde Marcelo Mardones Peñaloza¹¹ destaca que en la década de los 40' la infraestructura del transporte público se quedó obsoleta para satisfacer la demanda movilidad en la capital chilena, pero además de tratar temas ya recurrentes como lo son los problemas por los que ha tenido que pasar el transporte público durante su evolución, también lo relaciona con un temas de la historia mundial como lo es la segunda guerra mundial, donde se destaca el efecto negativo que tuvo con respecto al abastecimiento de combustible en la ciudad donde se vivió un razonamiento de dicho combustible y no solo afecto al transporte público, todo el sector automotor fue perjudicado, también es el caso del manejo político que se le dio al transporte público en la ciudad de Rosario¹² en tiempos del peronismo y el caso del municipio de Manatí¹³ en Cuba donde años después de la revolución cubana y el fortalecimiento de relaciones diplomáticas entre Cuba y la URSS derivó en que llegaron los primeros buses y taxis de procedencia soviética y por consiguiente se establecieron sus primeras rutas.

Marcela Mardones Peñaloza también destaca por otro aspecto poco trabajado en la historiografía del transporte público latinoamericano y es que también menciona las relaciones laborales entre los obreros del tranvía, el sindicato del gremio de transporte y los dirigentes políticos del momento y la lucha que estos llevaban, en El Salvador¹⁴ también se

¹¹ Marcelo Merdones Peñaloza (2014) Santiago en guerra: La crisis del transporte tranviario y el comienzo de la intervención estatal sobre la locomoción colectiva en la capital chilena, 1938-1941, recuperado de file

¹² Badaloni, Laura Irene; Garcilazo, Romina; Dictaduras y democracias: Lógicas empresarias y ensayos de reorganización del transporte público (1966-1989); Editorial Municipal de Rosario; 2011; 205-231 : Como se desarrolló el transporte público en tiempos del peronismo

¹³ Mirna Rosa Rodríguez Benítez, Mayté González Cruz, Juan Santiesteban Socarrás (2013) Historia del transporte en el municipio de Manatí, una contribución al desarrollo local desde la historia regional, centro universitario de las tunas, filial Manatí, recuperad

¹⁴ Espinoza Nolasco, Cesar Alí (2012). Sindicalismo y lucha de clases en el transporte público salvadoreño de 1966 a 1990, Universidad de El Salvador

aborda este tema donde se hace un análisis de cómo ha evolucionado el movimiento sindical del gremio del transporte público entre 1966 y 1990.

En el caso de Venezuela y Chile con respecto a este tema hay trabajos sobre la historiografía del transporte público, en el caso Venezolano donde José Alberto Olivari¹⁵ divide este artículo en 4 momentos los antecedentes de la historia del transporte y las comunicaciones en Venezuela, caminos y ferrocarriles en la historiografía venezolana en la mitad del siglo xx. La historiografía del transporte en la segunda mitad del siglo xx y por último los aportes recientes que se han hecho con referencia al transporte y las comunicaciones y en el caso chileno Simón Castillo y Marcela Mardones¹⁶ hacen un balance historiográfico con respecto a lo que se ha escrito en Chile sobre este tema donde mencionan que antes de entrar el siglo XXI lo que se ha escrito con respecto a este tema son pequeñas monografías y estudios más afines a la ingeniería, hasta que con el cambio de siglo se hacen trabajos más enfocados en historiar este tema dentro de Chile adquiriendo más relevancia en el ámbito académico.

La historia del transporte público hecho desde Colombia.

Como fue tendencia en países como Chile y México, el tranvía fue bastante relevante durante la primera mitad del siglo XX y se han hecho trabajos sobre el impacto que este ha tenido como lo es el caso de Medellín Y Bogotá¹⁷, donde se comparan las experiencias vividas por ambas ciudades y aquí es donde volvemos a recalcar tendencias ya mencionadas previamente, como lo es la modernización ya que tanto en Bogotá como en Medellín estos sistemas se instauraron con el afán de modernizar la infraestructura de la ciudad y conectar a las zonas periféricas con los puntos principales del centro de ambas ciudades, además de como en toda Latinoamérica, Colombia no fue ajena a un boom demográfico, por lo que las ciudades se hicieron más grandes y se debía ampliar la

¹⁵ José Alberto Olivari (2010) .El Transporte y las comunicaciones en la historiografía venezolana, Instituto pedagógico de Caracas.

¹⁶ Simón Castillo y Marcela Mardones, El transporte público y la movilidad en Chile urbano: experiencias, problemas y proyecciones.

¹⁷ Juan Santiago Correa (2017) Transporte y desarrollo urbano en Colombia: los tranvías de Bogotá y Medellín. Editorial CESA.

infraestructura del transporte público, también se hace énfasis en los problemas que tiene cada ciudad con su infraestructura, por ejemplo en el caso de Medellín¹⁸ se da cuenta de cuál era la visión del ciudadano de a pie del sistema de transporte público entre 1920 y 1951 y los problemas estructurales del tranvía hasta que se discontinuó en la década de los 50 o en el caso de Bogotá¹⁹ donde se mencionan las problemáticas entre el gobierno del distrito capital y la empresa norteamericana que manipulaba el tranvía, también se mencionan el cómo evolucionaron las rutas dentro de las ciudades, es muy normal ver mapas en estos trabajos para entender como fue la evolución de estos.

Después de la época dorada del tranvía, llega la época del bus y en el caso de Bogotá²⁰ si se ha escrito sobre este tema, donde como ya es habitual en estos trabajos se analiza su evolución e impacto dentro de la ciudad y los problemas que este tiene donde se menciona que muy similar al caso de Santiago de Chile, Bogotá no supo responder al gran crecimiento que tuvo Bogotá durante la década de los 40' y el servicio de transporte público era insuficiente para satisfacer las necesidades de movilidad de los capitalinos.

Para el caso de Cartagena²¹ al igual que para el caso de Medellín y Bogotá, se analiza su papel en la modernización de la ciudad y el impacto que este tuvo, también se le da gran importancia a la percepción que tenía la ciudadanía sobre este donde en las fuentes utilizadas se le da gran relevancia a lo dicho por la prensa de la época.

En el caso de Cali²² pude encontrar la temporalidad más temprana que es entre 1969 y 1993 donde se busca analizar los planes de desarrollo por parte del gobierno local y el cómo fue la evolución y el funcionamiento de las empresas de transporte público durante la

¹⁸ José Wilson Márquez Estrada (2012) El Tranvía eléctrico de Medellín (Colombia) y su aporte al proceso de modernización urbana: 1920-1951

¹⁹ Juan Santiago Correa Restrepo, Santiago Jimeno León y Marianela Villamizar Bacca, 1882-1951

²⁰ Prieto Páez, L. (2005). "La Aventura de una Vida sin Control" Bogotá, Movilidad y Vida Urbana 1939 – 1953, Universidad Nacional

²¹ Michael Elles Moreno (2014) TRANSPORTE PÚBLICO, MODERNIZACIÓN Y PROBLEMAS URBANOS EN CARTAGENA DE INDIAS 1914-1939, Universidad de Cartagena.

²² . Vinasco Martínez, D. (2018). La ciudad de los buses de colores: Empresas de transporte público, planes de desarrollo y crecimiento urbano en Cali, 1969-1993. *Tiempo Y economía*, 5(2), 155–177.

temporalidad estipulada donde se busca también dar cuenta con sus principales problemáticas.

CAPÍTULO 1: EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA DÉCADA DE 1920, DEL DESORDEN A LA REGULACIÓN.

1. LA DECADA DE LOS 20'

Dentro de la década de los 20 el transporte público en la ciudad era de carácter informal, pues para este entonces no se contaba con una empresa de transporte articulada ya sea de carácter público o privado, se podría decir que el transporte durante comienzos de la década de los 20 operaba de manera “informal” donde cualquier ciudadano que fuese propietario de un vehículo ya sea de sangre o motor podía prestar el servicio de transporte, aunque esta “informalidad” no estaba exenta de las regulaciones por parte del estado.

Para el año de 1925 se tiene el primer registro que evidencia un intento de regulación al transporte público que operaba de manera interna dentro de la ciudad, donde se establecen las tarifas para ciertos puntos de interés dentro de la ciudad, los cuales eran los siguientes.

²³DECRETO N 9

El alcalde municipal en uso de sus funciones DECRETA

ART*.-1*.- Desde el primero de abril, la tarifa para los vehículos de rueda de primera clase será la siguiente:

Por una hora	\$4.0
Por un viaje a la Libertad	\$5.0
“ “ “ al Trébol	\$4.0
“ “ “ al Alto del Perro	\$3.0
“ “ “ a la estación del cable	\$2.0
“ “ “ al cementerio	\$1.50
“ “ “ al observatorio	\$1.50
“ “ “ al puente de Olivares	\$3.0
Por una carrera que no pase de diez cuadras	\$0.50

²³ Libro de decretos del departamento de policía de Manizales -año 1925. 1925. Archivo municipal de Manizales

Con respecto a los que incumplieran esta normativa, las autoridades decretaron:

²⁴**Artículo 30.** → Los conductores de vehículos en la ciudad no podrán en ningún caso, alterar el precio máximo de sus tarifas por hora que es la de cuatro pesos por hora, y estarán obligados a prestar sus servicios gratuitamente cuando se los solicite un Jefe de policía para casos urgentes y especiales.

Los contraventores a esta disposición serán arrestados por 24 horas y suspendidos de su oficio.

Con estos decretos queda demostrado de que a pesar de que para este momento en la ciudad el transporte fuera netamente informal, no estaba exento de las regulaciones por parte de las autoridades locales, pues aunque el transporte público interno de la ciudad no tuviese un sistema estructurado, los que se dedicaban a este oficio tenían que ceñirse a las tarifas estipuladas ya que a pesar de la informalidad al menos si se contaba con una homogeneidad con respecto a las tarifas dependiendo el destino al que se fuese y el incumplimiento de esto podía llevar a la prohibición de su oficio para el infractor.

EL TRANSPORTE PÚBLICO Y EL INCENDIO DE 1925

En el año de 1925 un incendio que consumió gran parte de Manizales, el transporte público informal también jugó un papel determinante en cuanto a la movilización en horas tan críticas para la ciudad y se tiene registro de que este momento de crisis fue aprovechado por algunas personas inescrupulosas que sacaron provecho de la tragedia e incrementaron el costo de las tarifas, acciones que terminaron siendo penalizadas y se terminó decretando lo siguiente:

ART*.5*.- Todas las personas a quienes los encargados vehículos les prestaron xx servicio durante el incendio y a quienes se les haya cobrado un precio exagerado por dicho servicio, deben dar aviso al inspector de tráfico para que este empleado obligue a los dueños y conductores de tales vehículos a devolver el mayor valor cobrado y aplicarle las sanciones legales. ²⁵

²⁴ Libro de decretos del departamento de policía de Manizales -año 1925. 1925. Archivo municipal de Manizales

²⁵ Libro de decretos del departamento de policía de Manizales -año 1925. 1925. Archivo municipal de Manizales

LAS VIAS DURANTE LA DECADA DE LOS 20

Por medio de este decreto se podría afirmar que lo sucedido durante el incendio del año de 1925, este sistema de transporte publico informal mostro sus falencias al no poder ser regulado en momentos de caos y crisis cómo lo acontecido durante el incendio y que termino siendo aprovechado por una parte de los transportadores. Otro punto a tener en cuenta es que se terminó decretando por parte de las autoridades cual sería la obligación de los transportadores durante momentos de crisis y extrema urgencia en respuesta al mal accionar por una parte de los transportadores durante el incendio donde se les obliga a prestar su servicio de manera gratuita siempre y cuando se los solicite un jefe de policía en un caso de extrema urgencia y que deba ser atendido inmediatamente.

Estas medidas podían generar cierta confianza en la población manizaleña de la época, pues esta para la época ya era una ciudad emergente dentro del territorio colombiano, pues ya para el año del 1925 Manizales ya era una ciudad de más de 50.000 habitantes, pero con un sistema de transporte aun con muchas limitantes, si se compara con ciudades cómo lo son Bogotá, Medellín y Cartagena, Manizales en cuanto al funcionamiento de su transporte publico interno está muy por debajo de estas ciudades.

El incendio de 1925 puede considerarse cómo un hito en cuanto a la intervención del estado con respecto a las normas que debían cumplir los transportadores a la hora de prestar su servicio, pues debido a la mala experiencia vivida con una parte de los transportadores durante este suceso.

Manizales al ser una ciudad en expansión también tomaba muy en cuenta el tema de la construcción de las calles, para responder de buena manera al tráfico de vehículos ya sean de sangre o a motor, por lo que en el año de 1926 donde se determinaban las siguientes medidas:

Según el ²⁶ artículo 6 de los acuerdos del consejo las calles que se abran fuera del área vieja de la ciudad tendrán un ancho menor de 12 metros y una cuarta parte será utilizada para los andenes y aceras. El artículo 7 dice que cuando las calles superen los 20 metros de ancho se deben plantar una faja con árboles y aceras en el centro.

²⁶ Acuerdos del consejo de Manizales 1926. 1926. Archivo municipal de Manizales

Estas medidas pensadas en pro de la higiene de la ciudad con tal de prevenir el caos tanto entre peatones y el tráfico de vehículos que ya para este momento no era algo con los que las autoridades de Manizales querían perder el control y era un tema prioritario para una ciudad en pleno auge.

Como ya se había mencionado, la ciudad está en constante expansión, por lo tanto, se requieren construir nuevas vías para conectar los sitios más alejados del centro de la ciudad para permitir una mejor movilidad dentro de la ciudad, tal es el caso de la Enea y el Alto tablazo que eran de los puntos más periféricos del casco urbano de Manizales por aquel entonces. Ambos casos fueron manejados de maneras distintas por parte de las autoridades a pesar de cumplir con el mismo propósito.

En el caso de la construcción de la vía hacia el tablazo se hizo con fondos del municipio²⁷, pero en el caso de la carretera de la enea fue distinto, pues esta ya era funcional, pero que requería de mantenimiento para garantizar su buen estado y no se convirtiera en un problema para sus habitantes y los que tenían que ir hasta dicho sector, así que se recurrió a la recaudación de impuestos por medio de peajes que eran controlados por medio de un inspector de carretera con lo que se terminó decretando lo siguiente²⁸:

ACUERDO N* 63

Por el cual se reglamenta el cobro de impuestos en la carretera de la ENEA.

El consejo de Manizales, **ACUERDA**

ART*.-1. Desde el primero de agosto próximo en adelante se empezará a cobrar por el tráfico por la carretera de la enea, de acuerdo con la siguiente tarifa

Por cabeza de ganado vacuno o caballo sin carga.....	\$	0.5\$
“ “ “ “ “ “ con carga....		0.10\$
“ “ “ “ “ “ con rastras....		0.20\$
Por cada automóvil, ida y vuelta, cualquier trayecto....		0.10\$

²⁷ Acuerdos del consejo de Manizales 1925. 1925. Archivo Municipal de Manizales

²⁸ Acuerdos del consejo de Manizales 1925. 1925. Archivo Municipal de Manizales

Por “ carro de ruedas.....	0,20\$
Por “ coche de ruedas.....	0.10\$
Por “ Autocamión.....	0,20\$

Ejemplos como este nos muestran que las autoridades si estaban preocupadas en cuanto al mantenimiento y la construcción de vías, pero esto solo es el comienzo de un tema que será una constante en la expansión de Manizales y lo que luego sería su área metropolitana, pues la construcción y el estado de las vías darían mucho de qué hablar en años posteriores a 1926.

EL TRANVIA: EL GRAN FRACASO DE LA ADMINISTRACIÓN MANIZALITA

El tranvía para la década de los 20 era el medio de transporte más popular para responder a la demanda de movilidad interna dentro una ciudad, tuvo un gran éxito durante la segunda mitad del siglo XX en Europa y Estados Unidos y para el caso colombiano era el medio de transporte principal en ciudades principales como lo eran Medellín y Bogotá y Manizales no se quería quedar atrás y quería ser parte de las ciudades que contaran con un medio de transporte tan eficaz como lo era el tranvía y por lo tanto en el año de 1927 se decreta

ACUERDO No 94 (de 12 de agosto de 1927)

Artículo 1* decretase la construcción de un Tranvía en esta ciudad por cuenta del municipio, obra que se declara de utilidad publica

Artículo 2 crease una junta que se denomine “junta tranvía municipal, la cual estará compuesta, del alcalde, personero, ingeniero jefe y tesorero municipales, y un ciudadano particular nombrado por el consejo.²⁹

Dicha junta empezaría labores inmediatamente y empezaría a gestionar tan importante proyecto para la ciudad, pues con esto se crearía una alternativa al transporte publico informal, sería un sistema más estructurado como lo requería una ciudad moderna y el estado tendría un papel protagónico al ser un sistema que les perteneciera y que les sería más fácil de controlar.

²⁹ La Patria. 1927. Archivo Municipal de Manizales

Desde esta junta se empezó a enviar cartas a varios arquitectos de las ciudades más importantes del país, como lo eran Cali, Bogotá y Medellín para que enviaran sus propuestas y modelos para la construcción del tranvía en la ciudad dejando claro que por parte de la junta se tenía estipulado que el tranvía cubriera un tramo de 8 km, dicha invitación llegó a ser de interés para la casa antioqueña Tulio Ospina y CIA con la que la junta del tranvía llegó a un acuerdo para realizar los estudios, diseñar los planos y estipular el presupuesto con el que debería contar la administración para su construcción.

Las líneas del tranvía que serían estudiadas para su construcción³⁰ serían las siguientes:

- a) Línea alto del perro- plaza los fundadores
- b) Plaza los fundadores – Plaza de mercado
- c) Ramal estación del cable a Villamaria
- d) Ramal de la estación del cable al parque Colon

De dichas rutas en estudio los pasos a seguir³¹ para concretar su realización eran:

1. Estudios preliminares
2. Anteproyecto
3. Proyecto definitivo
4. Reforma sobre el terreno

Según lo planeado si se aprobaban estas 4 fases, se pasaría a la construcción del mismo.

Al contar ya con la casa Tulio Ospina y CIA para los estudios sobre el terreno y las rutas y realizar el diseño del tramo que comprendería el tranvía dentro de la ciudad, la prioridad para la junta era la compra de materiales, por la cual se decantaron por la prestigiosa empresa alemana Siemens que para el momento era la marca líder, ya que los tranvías de las grandes urbes a nivel global estaban contruidos con los materiales de Siemens.

La junta del tranvía haría una solicitud Siemens para la compra de materiales con la que se llegarían a los siguientes acuerdos para su compra:

³⁰ Junta del Tranvía. 1927. Archivo municipal de Manizales

³¹ Junta del Tranvía. 1927. Archivo municipal de Manizales

- 1- ³²in una opción para la construcción no darían ingenieros para los estudios, pero si prestarían ingenieros para ello en caso que el municipio se mostrara dispuesto a comprar los materiales alemanes y construyendo por administración
- 2- por la construcción cobraría una comisión de un valor de 8% sobre los gastos, excluyendo los materiales importados, cuyas facturas se entregarían originales.
- 3- Tardaría la construcción un año desde la fecha del contrato
- 4- Precios y calidad de materiales serán puestos en competencia con los de la Werling, la A.E.G y la general eléctrico
 - Sobre los materiales no cobren porcentaje, sino sobre obra de mano y personal directivo
 - PERSONAL: Jefe y algunos especialistas alemanes, El resto del personal puede ser colombiano
 - Las cotizaciones se piden por conducto del cónsul colombiano respectivo
 - Aceptarán contratos del municipio para fiscalizar gastos.

A pesar de los acuerdos logrados con la empresa Siemens hubo desacuerdos en cuanto al diseño debido a los estudios adelantados por la casa Tulio Ospina y CIA, ya que no eran vistos con muy buenos ojos por la por los representantes de Siemens lo cual podía entorpecer este importante proyecto para la ciudad por lo que la junta del tranvía tuvo que tomar una decisión en este asunto y tomar postura para continuar con el proyecto.

Otro de los desafíos con los que contaba este gran proyecto para la ciudad tenía que ver con el ensanche de la red eléctrica, ya que era esencial para el correcto funcionamiento del tranvía, ya que Manizales para aquel momento no contaba con una planta eléctrica lo suficientemente potente para resistir la demanda de energía que requería el tranvía y fue uno de los últimos temas a tratar en el breve tiempo que estuvo activa la junta del tranvía, que fueron unos pocos meses.

³² Junta del Tranvía. 1927. Archivo municipal de Manizales

Para seguir hablando de obstáculos para este proyecto no podemos pasar por alto el tema de la financiación con el que la junta del tranvía ya había comenzado a dialogar con el banco hipotecario de Colombia por el valor de ³³\$600.000 para cubrir los gastos de la construcción del tranvía entre otras obras para el municipio que se pensaban repartir de la siguiente manera:

³⁴Para la construcción del tranvía.....\$340.000

Para el montaje de una nueva unidad

hidroeléctrica, para ensanchar la planta mpal.....\$60.000

Para la terminación del acueducto y

Alcantarillado.....\$200.000

Solicitud la cual termino siendo aprobada por el banco hipotecario de Colombia, pero las condiciones de pago que establecía el banco hipotecario de Colombia no eran vistas con muy buenos ojos desde la capital caldense lo cual llevo a una negociación entre el banco y el municipio que duraría un poco más de 2 meses. De lo que podemos destacar de esta negociación que hubo entre ambas entidades es que el banco al principio pedía lo siguiente: “quedo definitivamente aprobada hasta por 20 años de plazo, al 9% del interés anual y dando un pago de cédulas del 8%”

Desde Manizales esta propuesta de pago por parte del banco hipotecario de Colombia no fue aceptada en un primer momento y fue negociada entre ambas partes para llegar a un acuerdo y que así se pudiera efectuar el trato entre ambas partes³⁵, donde Manizales ponía sobre la mesa varios predios hipotecables como un “seguro” que podían ser tomados por el banco en caso de que el pago de tener problemas con los acuerdos de pago que a priori se habían pactado. A finales de noviembre se termina decretando en los acuerdos del consejo de Manizales:

³⁶Acuerdo N..... “Por el cual se aprueba un contrato sobre el empréstito con el banco hipotecario de Colombia y se ordena elevarlo a escritura pública”

³³ Junta del Tranvía. 1927. Archivo municipal de Manizales

³⁴ Junta del Tranvía, Rentas Municipales. 1927. Archivo municipal de Manizales

³⁵ Junta del Tranvía. Banco Hipotecario de Colombia, 1927. Archivo municipal de Manizales

³⁶ Junta del Tranvía. 1927. Archivo municipal de Manizales

Aunque se terminó llegando a un acuerdo con el banco hipotecario para la financiación del tranvía entre otras obras publicas de relevancia para Manizales en aquel momento la junta del tranvía deja de operar en diciembre de 1927, poco más de 3 meses después de su creación, a pesar de que lo que ya se había logrado con la casa de Tulio Ospina, la prestigiosa Siemens y el banco hipotecario de Colombia.

El sueño del tranvía fue fugaz para la administración manizaleña, un proyecto muy ambicioso que quería poner a Manizales a la par de ciudades como Bogotá y Medellín que contaban con este sistema de transporte, para el que se planteaba una gran inversión donde la ciudad se terminaría endeudando a un plazo de 20 años y aunque todo esto se aprobó por la administración una de las grandes preguntas que queda es ¿Qué sucedió con los 600.000 que prestaría el banco hipotecario, pues las negociaciones nunca estuvieron en riesgo de caer, además de que este negocio entre la administración y el banco hipotecario fue aprobado por el consejo de Manizales en diciembre de 1927, mes en el que la junta del tranvía y por lo tanto este proyecto se terminaría disolviendo y en ningún momento se habla de que la negociaciones terminaron, por el contrario en los últimos telegramas entre el banco hipotecario y la administración de la capital caldense son para finiquitar detalles para concretar la negociación, para el mes de diciembre el consejo había aprobado lo siguiente:

³⁷“ARTICULO 1-.apruébese en todas y cada una de las partes la minuta o poliza de contrato de empréstito con cuestión hipotecaria celebrado a nombre del municipio por el señor Juan de Dios Gutiérrez con el banco hipotecario de Colombia, póliza o minuta de contrato que a la letra dice: (aquí se copia)

ARTICULO 2- El personero municipal procederá a conferir un poder especial al señor don Juan de Dios Gutiérrez para que en nombre del municipio eleve a escritura pública y perfeccione en todas sus partes el proyecto de contrato que precede, ~~así como también para que obtenga el poder ejecutivo la autorización correspondiente para contratar~~

~~ARTICULO 3-. Este acuerdo regirá desde su promulgación.~~

³⁷ Junta del Tranvía. 1927. Archivo municipal de Manizales

En estos últimos artículos citados podemos evidenciar un nuevo obstáculo en este proyecto que termino siendo un fracaso, pues ya se había mencionado las diferencias entre la empresa Siemens y la casa Tulio Ospina y ahora el protagonista es Juan de Dios Gutiérrez quien era parte de la personería municipal de Manizales al cual se le termino anulando los poderes para contratar y por consiguiente dicho decreto, lo cual pudo ser una ruptura dentro de la administración para que se terminara cayendo este proyecto.

Pese a los problemas internos que había en torno al proyecto del tranvía en Manizales la póliza término siendo aprobada, pero el tranvía jamás se construyó.

¿Los problemas internos?, ¿La corrupción? Que ha sido un mal que tanto ha aquejado esta región y el tranvía solo es un caso más que se suma a la lista negra de proyectos que terminan siendo fantasmas y esta es una de las grandes preguntas que deja este proyecto, de todos modos, lo que sí está claro es que el tranvía termino siendo un completo fracaso para la administración manizaleña.

Fue un proyecto efímero con el que la administración en pro de hacer a Manizales una ciudad moderna y darle un sistema de transporte público y formal y en el que la administración tuviera un papel determinante al ser esta propiedad del municipio dándole un papel secundario al transporte informal que operaba durante la década de los 20's, pero que tristemente el tranvía de Manizales solo hizo su recorrido en papel.

EL TRANVIA DE PEREIRA, UNA VERGÜENZA MAS PARA MANIZALES

Para mayor vergüenza de la capital caldense la vecina ciudad de Pereira que para aquel entonces hacia parte de lo que se conoció como el viejo Caldas (hasta su disolución en 1966) en el mismo año que en Manizales fracasaban con el efímero proyecto del tranvía, Pereira inauguraba su propio tranvía lo cual dejaba a Manizales varios escalones por detrás de sus vecinos, ya que con un tranvía funcional Pereira estaba a la vanguardia al menos con lo que respecta al transporte público.

³⁸El tranvía de Pereira fue instalado por la empresa antioqueña, Compañía de transportes de tranvía S.A, compañía que jamás estuvo en consideración por parte de la administración de

³⁸ Victor Zuluaga Gomez, Historia Extensa de Pereira. 2013. Universidad Tecnológica de Pereira

la capital caldense que quería ir más allá con la casa Tulio Ospina y CIA y con materiales fabricados con tecnología de punta como los que le pensaban comprar a la empresa alemana Siemens que hasta requerían de personal alemán para manipular los complejos sistemas del tranvía que jamás llegó a Manizales. El recorrido total del tranvía de Pereira constaba de unos 6399 metros, más corto de lo que se pensaba para la capital caldense para el cual se tenía estipulado un trayecto de un poco más de 8 km.

Se debe tener en cuenta que Pereira para el momento también estaba viviendo una época dorada debido a la bonanza cafetera y donde al igual que Manizales, al ser una ciudad pujante y en auge buscaba plasmar ese ideal de modernidad haciéndola crecer en su infraestructura y que mejor opción para Pereira que equiparla con el sistema de transporte más adelantado a su tiempo como lo era el tranvía, caso contrario al de Manizales que fracasó en este proyecto a pesar de esta ser la capital, donde esta victoria pereirana sobre la capital caldense solo sería caldo de cultivo para las latentes disputas regionalistas que terminarían en la disolución del “Viejo Caldas” décadas más adelante.

El tranvía de Pereira fue funcional hasta el año de 1954, momento para el cual este sistema de transporte se había quedado obsoleto y como paso en la gran mayoría de ciudades latinoamericanas que contaban con este sistema de transporte, a mitad de siglo el tranvía llegó a su última estación y en Pereira no fue la excepción, no obstante estos 27 años donde el tranvía fue funcional serían un espejo para la administración manizaleña de lo que nunca llegaron a materializar en la capital caldense y quedando por detrás de sus vecinos respecto al transporte urbano.

CAPÍTULO 2: LA ESTRUCTURACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE MANIZALES DURANTE LA DÉCADA DE LOS 30' Y 40'

DECADA DE LOS 30'

Para la década de los 30 Manizales tenía más que consolidado el cable aéreo y el ferrocarril que eran vitales para Manizales en cuanto al transporte de carga y de pasajeros lo que le permitía estar bastante bien conectada con el resto del país.

El cable aéreo era funcional desde el año de 1922 el cual lo conectaba con Mariquita, y no solo era un completo éxito para la ciudad, también era un éxito para el país al ser este vital para el transporte de mercancías que llegaba desde el río Magdalena lo cual colocaba a Manizales en una posición bastante favorecida por su papel en la distribución de mercancías hacia el resto del país, además de que el cable aéreo era parte de la gran bonanza económica que vivía Manizales para aquel momento, además de que a finales de la década de los 20's su trayecto fue extendido creándose una nueva ruta que conectara a Manizales con Aránzazu consolidando este sistema de transporte de carga como vital para la economía de la capital caldense extendiendo sus líneas hasta el noroeste de Caldas.

Para la década de los 30 desde Manizales se pensaba el seguir extendiendo las líneas del cable donde esta llegara a conectar a Manizales con el pacífico colombiano ya que desde el año de 1924 se había decretado la ³⁹construcción de la nueva línea que conectara a Manizales con la intendencia del Chocó, más este proyecto no llego a buen puerto, ya que este proyecto apenas pudo avanzar unos 10 km hasta la estación de Malbrigo y este trayecto solo fue funcional hasta el año de 1935, a pesar de que este ambicioso proyecto de conectar a Manizales con la costa pacífica fracaso, el cable aéreo durante la década de los 30 siguió en sus años dorados, siendo de gran relevancia para Manizales y teniendo una gran responsabilidad del auge que esta vivía por aquel entonces, ya que el cable aéreo también era uno de los grandes responsables de que el nombre de Manizales resonara dentro de todo el territorio nacional.

Dejando de lado el cable aéreo, el ferrocarril durante la década de los 30 empezaba a vivir sus mejores momentos, al ser inaugurada la estación del ferrocarril en Manizales en el año de 1928 lo que le permitía a Manizales conectarse con la red ferroviaria de Caldas ya que a pesar de ser Manizales la capital del departamento la llegada del ferrocarril podría decirse que fue más bien tardía si se compara con la de otros municipios, no tenemos que ir muy lejos, nada más en el municipio vecino de Pereira el ferrocarril había llegado en el año de 1921, 7 años de que este por fin llegara a Manizales.

Pese a su llegada tardía el ferrocarril significo un gran avance en cuanto al transporte de pasajeros y también de carga ya que la accidentada geografía en la que está asentada

³⁹ Ordenanzas de la gobernación de Caldas de 1924. 1924. Archivo de la gobernación de Caldas

Manizales ha sido uno de los principales obstáculos en temas de movilidad y transporte y al contar con el cable aéreo y el ferrocarril Manizales estaba en una situación bastante favorable con respecto a la conexión que tenía por fuera de sus fronteras.

La pregunta ahora es ¿y el transporte dentro de Manizales?, pues ya queda más que claro el que Manizales estaba muy bien conectada con el exterior contando con sistemas de transporte tan importantes como lo eran el cable aéreo y el ferrocarril, además de que en ambos sistemas el estado tenía gran relevancia ya que ambos eran propiedad del mismo, más sobre el transporte en su interno no se puede decir lo mismo, pues con el fracaso de la administración manizaleña al tratar de equipar a la ciudad con un sistema tan moderno para la época como lo era el tranvía, en los años 30 ante la incapacidad del estado de implementar un sistema de transporte urbano que operara dentro de la ciudad surgió la primera empresa privada de transporte público, la cual fue **Buses Unidos** la cual tenía la tarea de cubrir la necesidad de movilidad de los manizaleños dentro de la ciudad.

BUSES UNIDOS Y EL MONOPOLIO DEL TRANSPORTE URBANO EN MANIZALES

Buses Unidos no era una compañía muy grande y contaba con un puñado de buses para suplir el servicio y satisfacer las necesidades de los manizalitas y si se compara en función a cómo funcionaba el transporte urbano en otras ciudades del país Manizales estaba claramente por detrás de otras ciudades capitales, para aquel momento buses unidos era la única empresa que se dedicaba al servicio urbano, por lo tanto tenía el monopolio del sistema lo cual era una desventaja para la ciudad ya que al no haber una competencia como podía pasar en otras ciudades del país, además de que contaran con un sistema que hiciera parte de la administración como lo era el caso del tranvía, el transporte urbano en Manizales no era el más destacado y estaba lejos de ser un referente en cuanto al transporte urbano, a pesar de su relevancia dentro del Colombia en cuanto al transporte de carga al contar con 2 sistemas de transporte tan exitosos como lo eran el cable aéreo y el ferrocarril. La percepción de la gente para con “Buses Unidos” no era la más favorable, de esto se da cuenta en un artículo del Periódico La Patria que dice lo siguiente:

UN MAL IRREMEDIABLE CADA DIA ES MAS MALO EL 40SERVICIO DE BUSES

Los pasajeros son tratados como fardos

En vista de que parece que el mal no tendrá remedio, no habíamos vuelto a decir palabra sobre el pésimo, el horrible, el desastroso servicio de buses, ¿Para qué? Si el tránsito de Manizales y los servicios de transporte urbanos están controlados por la empresa “Buses Unidos”, como es cosa sabida y probada, y si el inspector del ramo es mero amanuense del secretario de la empresa única y privilegiada?

Pero, aunque no seamos oídos y el mal no tenga mejoría, hoy tenemos que decir nuevamente sobre los abusos continuos de los choferes. Los pasajeros no merecemos la más mínima de las consideraciones, ni el menor de los cuidados. Usted entra al bus, con la seguridad de que será tratado con la misma delicadeza con que se trata a un bulto de papas o un atado de ropa sucia. Desde el mismo momento que se pisa el estribo del aparato, usted deja de pertenecer al género humano para convertirse en un fardo. Las únicas que gozan de toda clase de prerrogativas son las mujeres de vida airada y mucho más si están “copetonas”. Uno de nuestros redactores tomo ayer un bus, un poco antes de la una de la tarde, en la esquina de la gobernación. No quedaban sino 2 puestos libres, pues a la esquina de la gobernación a la del bar Europa recogió 5 pasajeros, que iban siendo embutidos como quien fabrica de chorizos, más adelante siguió recogiendo los que se encontrara en la vía. Como el dicho redactor no quisiera llevar en sus piernas a un voluminosísimo señor, que llevaba numerosos objetos, puestos y en la mano, (carriel, ruana, machete, maleta, paquetes, etc.) y optara por bajarse tuvo que sufrir la cólera del piloto, sin decir oste ni moste, porque el que manda manda.

Esto es para contarlo a nuestros lectores. Porque el mal es irremediable, como un cáncer o una tuberculosis en el último periodo.

⁴⁰ La Patria, 1935. Archivo del Banco De La Republica, sede Manizales

Este fragmento de prensa expresa el sentir generalizado de la población manizalita, de un servicio de transporte que no estaba a la altura de una ciudad moderna, si bien se reconoce que para aquel entonces era bastante común el sobrecupo en los medios de transporte urbano para el caso de Manizales de deja claro que el transportarse en bus podía convertirse en un “paseo a los infiernos”.

es importante destacar que en este fragmento se da a entender que no es la primera vez que se hace este tipo de denuncia pública, pues lo primero que se resalta es que no era la primera vez que se hablaba sobre esta problemática que vivía la ciudad con la empresa Buses Unidos y de que ya era al reiterativo y que por lo que concluye este artículo de prensa es un mal de nunca acabar, la administración pública también es protagonista pues se da a entender que entre el inspector de tránsito tiene relaciones directas con el secretario de buses unidos de lo que también se pudo concluir que no había mucha esperanza por parte de la población para que la administración tomara cartas en el asunto para solucionar esta problemática y mejorara el servicio urbano en la ciudad

Este no era el único problema que había entre la empresa Buses Unidos y la población, pues también desde la prensa se hicieron demandas públicas de que la empresa no cumplía con los horarios estipulados y los perjudicados eran los manizaleños para poderse movilizar dentro de la ciudad y ya que “Buses Unidos” poseía el monopolio del transporte urbano sumado a las buenas relaciones que tenía con la administración no tenían grandes motivos para mejorar su servicio ya que como lo expresa el artículo ya mencionado, los pasajeros no eran la prioridad para esta empresa.

A pesar de las demandas en contra de la empresa única de servicio urbano y la buena relación que gozaba entre funcionarios de Buses Unidos y de la administración pública, no todo era impunidad para los que trabajaban prestando el servicio de transporte en la ciudad, pues hay registros de que el inspector de tráfico donde no se dejaba pasar por alto ciertas infracciones por parte de los choferes, además de que no estaban exentos de regulaciones por parte de las autoridades como lo era en el caso de los **cobrapasajes** que eran los encargados de recibir el dinero por parte de los usuarios, estos debían estar patentados ante

el inspector de tráfico de turno, que por buena parte de esta década l⁴¹a inspección de tráfico y el comando del cuerpo de bombero era representada por la misma persona, de lo que se puede concluir que para aquel entonces desde los despachos de las autoridades no se contaba con una entidad que se dedicara netamente a tratar los temas y problemáticas correspondientes al tránsito y movilidad en Manizales.

LAS VIAS DURANTE LOS 30'

Además de los problemas que vivían los manizaleños con el servicio de transporte urbano, el tema de las vías también era un problema para la ciudad, pues a pesar de estar tan bien conectada por el ferrocarril y el cable aéreo, Manizales no contaba con la mejor infraestructura vial y uno de sus principales problemas era su posición geográfica ya que Manizales está asentada en una zona bastante montañosa dentro de la cordillera central y ese era uno de los principales retos que tenía la administración para construir sus vías.

El tema de las vías era un dolor de cabeza para la administración, pues para este entonces Manizales no tenía una red de vías muy buena que la conectaran con los municipios más cercanos, los cuales eran Neira y Villamaria y en esta década es donde se empieza a construir un sistema de vías que mejore la comunicación con ambos municipios. Para el caso de Villamaria la asamblea departamental ya había decretado desde finales de siglo XX la construcción de dicha carretera que la uniera con la capital caldense y desde Villamaria lo veían como una necesidad prioritaria y desde allí pedían que se realizara su construcción lo más pronto posible, este caso en particular de Villamaria refleja uno de los grandes problemas a resolver por la administración de la capital caldense, pues el tramo de la carretera hacia Villamaria constaba de un trayecto de 3 km y era el municipio más cercano a Manizales.

La gran excusa dada desde Manizales era su accidentada geografía que para nadie es un secreto que es un obstáculo a tener cuenta, pero si Manizales quería pensarse como una ciudad moderna no le bastaba solo con un ferrocarril y el sistema de cables aéreos más

⁴¹ INFORME que el comandante del cuerpo de bomberos e inspector de circulación de seguridad y tránsito de la ciudad de Manizales, rinde al honorable consejo municipal sobre las labores de las mismas oficinas durante los años 1932 y 1933. 1933. Biblioteca Nacional de Bogotá

largo del mundo, las carreteras terrestres también debían ser una prioridad y eso se deja claro en un artículo de prensa de la patria a finales de la década de los 20' donde se afirma lo siguiente

⁴²“Las vías de comunicación harán entre nosotros lo que no ha podido hacer el apostolado constante de unión política y administrativa. El verbalismo no puede convertirse en un instrumento de disolución comarcana si la palabra de confraternidad no va acompañada de serios prospectos de obras públicas trazados con cables, con rieles y con pavimentos sobre el lomo arisco de las montañas caldenses “

Sobre lo que dice este fragmento nos centraremos sobre las obras publicas trazadas por el pavimento el cual es el tema central, se ha reiterado que durante los años 30' el cable aéreo y el ferrocarril estaban viviendo años dorados dentro de la capital caldense, mas no se podría afirmar lo mismo sobre sus vías y carreteras que estaban varios escalones por debajo si se comparan con el desarrollo del ferrocarril y el cable aéreo.

Durante la década de los 30 los más grandes avances que se tiene con respecto a este tema es la construcción de la vía a Neira y a Villamaria cuya construcción ya había sido aprobada a finales de la década de los 20', todo esto en pro de mejorar la comunicación de lo que sería la futura zona metropolitana de Manizales lo cual terminaría siendo beneficioso para ambos municipios, ya que no solo se está mejorando su comunicación, se termina por ampliar sus relaciones intermunicipales tanto en lo político, social y económico y gestando el desarrollo de los municipios que pasarían a ser parte del área metropolitana la capital caldense.

LA DECADA DE LOS 40.

Manizales durante la década de los 40' era una ciudad que sobrepaso los 100.000 habitantes y casi que duplico su población si se la compara con la Manizales de la década de los 20', durante esta década Manizales seguía gozando de una posición privilegiada dentro del territorio colombiano y se seguía consolidando como una de las ciudades más pujantes y su crecimiento demográfico es buen reflejo de lo que estaba creciendo la capital caldense durante esta primera mitad del siglo XX.

⁴² La Patria, 1928, Archivo del Banco De La Republica, sede Manizales

El cable aéreo y el ferrocarril seguían viviendo sus años dorados, además de que ayudaban a fortalecer el estatus que la ciudad ya tenía más que ganada durante esta década. El ferrocarril en especial había experimentado un gran crecimiento y conectaba a Manizales con municipios aledaños y otras localidades alejadas de su casco urbano, el ferrocarril como un sistema de transporte moderno estaba dividido en clases, mientras más se pague más privilegios tendrá el usuario, se dividían en 5 clases ⁴³**A, B, C, D, E**, a continuación, sus destinos, trayecto y tarifas:

⁴⁴**FERROCARRIL DE CALDAS**

MANIZALES A

ESTACIONES	KM	CLASES				
		A	B	C	D	E
Villamaria.....	10	3.50	3.10	2.50	2.10	1.90
El Arroyo.....	16	3.50	3.10	2.50	2.10	1.90
Rioclara.....	24	4.6	3.58	2.86	2.38	2.14
Chinchiná.....	34	5.46	4.78	3.76	3.08	2.74
Campoalegre...	41	6.44	5.62	4.39	3.57	3.16
La Capilla.....	46	7.14	6.22	4.84	3.92	3.46
Guayabito.....	53	8.12	7.06	5.47	4.41	3.88
Santa Rosa.....	57	8.68	7.54	5.83	4.69	4.12
Gutiérrez.....	69	10.36	8.98	6.91	5.53	4.84
Pereira.....	78	11.62	10.6	7.72	6.16	5.38
Nacederos.....	82	12.18	10.54	8.08	6.44	5.62

⁴³ FERROCARRIL DE CALDAS: Reglamento de transportes y tarifas 1949. 1949, Biblioteca Nacional de Bogotá

⁴⁴ FERROCARRIL DE CALDAS: Reglamento de transportes y tarifas 1949. 1949, Biblioteca Nacional de Bogotá

Belmonte.....	88	13.02	11.26	8.62	6.86	5.98
Villegas.....	95	14.00	12.10	9.25	7.35	6.40
Cartago.....	111	16.24	14.02	10.69	8.47	7.36

El ferrocarril era un transporte usado por todas las clases sociales dentro de la capital caldense, se tenía gran consideración por los deportistas del departamento, pues para aquellos que representaran el departamento en eventos deportivos podían utilizar el ferrocarril de manera gratuita con el fin de facilitarles a los atletas el acudir a dichos eventos deportivos.

El ferrocarril también contaba con tarifas especiales para el transporte de mercancía, dependiendo del producto el precio de la tarifa podía variar, pues el ferrocarril estaba bastante bien estructurado en torno a la distribución de sus pasajeros y de la mercancía que transportaba, caso contrario al servicio de buses que funcionaba de una manera mucho más anárquica y estaba a años luz de la organización con la que contaba el ferrocarril, un contraste bastante chocante para Manizales ya que el ferrocarril funcionaba y estaba estructurado de acuerdo a lo que una urbe moderna lo exige, pero para el caso del transporte urbano interno no se puede decir lo mismo, además de que tanto el ferrocarril eran administrados por el estado, para la década de los 40 los privados tenían más que consolidado su dominio sobre el transporte urbano interno de la capital caldense y no está de más destacar que por parte de la administración no hubo gran oposición de que este fuese manejado por los privados después de su fracaso con la instauración del tranvía a finales de la década de los 20, fracaso que se fue olvidando con el tiempo mientras que durante esta década el tranvía dejaría de ser sinónimo de modernidad dentro de las ciudades que contaban con este sistema de transporte que fue un éxito desde finales de siglo XIX en importantes ciudades latinoamericanas, pero que en la década de los 40' estaría viendo el final de los años dorados de lo que fue el sistema de transporte urbano más exitoso durante gran parte de la primera mitad del siglo XX.

EL CODIGO DE CIRCULACIÓN DE 1941

No obstante, la administración en pro de mejorar y regular el tránsito dentro de todo el departamento de Caldas y Manizales como la capital y la sede donde se redactó dicho

código tenía que ser más severo en su aplicación y haciendo énfasis en el transporte público ya que esta no destacaba por tener un sistema de transporte público interno acorde a una ciudad pujante donde ni siquiera era contaba con el sistema de transporte urbano más destacado del departamento del cual era ciudad capital, pues ya está más que claro que con respecto a este tema el vecino municipio de Pereira le sacaba una gran ventaja.

Entre los principales avances que se dan es la creación de la policía de tránsito para todo el departamento de caldas

⁴⁵“Artículo 80- Crease el grupo de agentes de policía, destinados única y exclusivamente al servicio de tránsito en los municipios donde haya Direcciones de Circulación y Tránsito, de conformidad en la Ley 60 de 1929, y distribuidos así:

Manizales. – Un Teniente, un Sargento y cuarenta agentes”

Específicamente hablando de Manizales esto significó un gran avance ya que al contar con un cuerpo especializado y capacitado para atender específicamente el tránsito de la ciudad posibilitaría un mayor control y regulación por parte de las autoridades y teniendo en cuenta lo mencionado durante la década de los 30’ donde la inspección de tráfico y el comando de bomberos era representada por la misma persona, además de que no se contaba con un cuerpo especial que se dedicara netamente a tratar dichas problemáticas, este sin duda fue un gran paso a la modernización de las instituciones, al menos con lo que al tráfico respecta.

Ahora hablando sobre las empresas de servicio urbano, a nivel departamental se les impuso nuevos reglamentos que ayudaran a tenerlas más reguladas por parte del estado, además del aumento de restricciones con tal de moderar ciertas acciones imprudentes dentro de las vías y carreteras caldenses.

Entre las regulaciones a las que se tenían que ver sometidas eran en pro de formalizarlas ante el estado y que se rigieran a sus imposiciones, como lo era el caso de las tarifas que no es ninguna novedad, pues es algo de lo que ya se tiene evidencia desde la década de los 20’, las empresas debían tener los vehículos en óptimas condiciones para prestar un buen servicio al usuario, debían tener su propia estación de servicio para poder darle un correcto mantenimiento a sus vehículos y debía estar inscrita ante la dirección de circulación del departamento.

⁴⁵ Código de circulación y tránsito en Caldas 1941. 1941, Biblioteca Nacional de Bogotá

Según lo establecido las empresas también tenían obligaciones para con los usuarios de sus servicios, pues estos se debían comprometer a respetar los horarios de los itinerarios acordados a pesar de que el cupo del bus no se encuentre al 100% de su capacidad, además de que los buses tendrían que ser equipados con extintores en caso de una emergencia.

Los choferes serían sometidos a más restricciones con tal de hacer más seguro el uso del transporte público: y se les impondría multas por los siguientes actos:

⁴⁶ Por detenerse para tomar o bajar pasajeros de los lugares señalados.....	2.00
Por parar estorbando el paso de los demás vehículos.....	2.00
Por anunciar a gritos la ruta que se recorre.....	2.00
Por transportar mayor número de pasajeros, por el primero un peso, y de ahí en adelante, cada uno a 2 pesos	2.00
Por marchar apostando carreras con otro vehículo o disputarse la vía...20.00	
Por adelantar a otro bus que se encuentre en movimiento.....	3.00
Por no terminar el recorrido de la ruta	5.00
Por estacionar un vehículo fuera de los parqueaderos.....	2.00
Por no hacer el aseo de los vehículos.....	2.00

De estas medidas se podría afirmar que están pensadas no solo en regular ciertas conductas inapropiadas de los choferes sumándole al que no podían ejercer funciones si la noche anterior estuvieron en vela, sino que también por lo que se puede ver es que están pensadas en hacer que el tránsito de la ciudad sea más seguro buscando prevenir accidentes de tránsito y que se respeten los lugares estipulados para el abordaje y descargue de pasajeros con el fin de que el tránsito dentro de la ciudad fuera mucho más organizado y no reinara la anarquía vial parando en cualquier lugar. Los usuarios son tomados en cuenta a la hora de tomar este tipo de restricciones, recordando las quejas públicas en contra de buses unidos en la década de los 30' donde habían quejas por el excesivo sobrecupo, dicha conducta que pasaría a ser regulada por la policía de tránsito para aplicarle la multa pertinente o al menos esa es la idea desde lo que está plasmado sobre el papel.

LAS VIAS DURANTE LOS 40'

⁴⁶ Código de circulación y tránsito en Caldas 1941. 1941, Biblioteca Nacional de Bogotá

Con respecto a la infraestructura vial durante la década de los 40' Manizales tuvo avances significativos, pues dentro de esta década se construiría una de sus principales arterias de circulación vehicular como lo es la ⁴⁷avenida paralela donde su longitud inicial sería de 1.380 metros, dicha avenida empezaría en la intersección de la carrera 25 con calle 51 en el barrio Versalles y terminaría en la plaza del barrio en la estrella, además de que se la terminaría conectando con la avenida más importante de la ciudad la cual era la avenida Santander creándose así la apertura de la calle 48 siendo la primera conexión de lo que serían las arterias más importantes del flujo vehicular en Manizales

La avenida Paralela no sería la única avenida que vería su nacimiento dentro de esta década, también se ⁴⁸crearía a la avenida Centenario, una de las avenidas más importantes a las afueras de la ciudad.

La pavimentación de las calles de Manizales fue prioridad durante esta década, pues esta era vital para mejorar la circulación de vehículos dentro de la ciudad ya que la mayoría de vehículos de rueda eran a motor y no de sangre como lo era hacer un par de décadas, además de que tener las calles pavimentadas era sinónimo de modernidad para la capital caldense, las calles se terminaron pavimentando principalmente eran las más cercanas al centro de la ciudad, sin duda esta década fue de grandes avances para la infraestructura vial de Manizales y establecería los cimientos de lo que serían sus principales avenidas en décadas posteriores

CONCLUSIONES

Si se compara el funcionamiento del transporte urbano dentro de Manizales con el ferrocarril y el cable aéreo, claramente está muy por debajo de la calidad que brindaban estos 2 medios de transporte fuera de las fronteras de Manizales, es más, la estructura del transporte urbano dentro de Manizales está muy por debajo en cuanto a su calidad si se compara con otras ciudades como lo son Bogotá, Medellín o hasta su vecina Pereira la cual pertenecía a Caldas de la cual Manizales era su capital.

El transporte público durante los años 20' prácticamente operaba gracias a los informales y las autoridades se limitaban mínimamente a regular las tarifas, no había una empresa

⁴⁷ Informe de obras públicas de la asamblea de 1946. 1946. Biblioteca Nacional de Bogotá

⁴⁸ Informe de obras públicas de la asamblea de 1946. 1946. Biblioteca Nacional de Bogotá

consolidada, además de que administrativamente por parte de las autoridades les faltaba mucho no solo para controlar el funcionamiento del transporte público dentro de la ciudad, sino también para darle pleno dominio a los problemas de tránsito de la ciudad, pues no es sino hasta entrada la década de los 40' que se crea un cuerpo de policía de tránsito, ya que anteriormente dichas labores caían sobre el inspector de tráfico y donde vimos que dicho cargo iba de la mano con el comando del cuerpo de bomberos lo cual demuestra la pobreza administrativa para tratar estos temas que nada tenían que ver con una ciudad moderna tal cual como se quería mostrar Manizales

Apenas para la década de los 30 es que se cuenta con una empresa consolidada como lo fue Buses Unidos y la que fue la que contó con el monopolio del transporte público dentro de la ciudad lo cual fue una desventaja para la ciudad ya que al ser un monopolio no vería grandes necesidades de mejorar su servicio, no es sino hasta los años 40 que aparecen más empresas en Manizales que se dedicarían a prestar su servicio, como los eran Coopebuses y Transportes Estrella.

El tema de las vías era fundamental para Manizales en su ideal de modernidad, además que durante las 3 décadas analizadas es evidente que Manizales tuvo una explosión demográfica y por lo tanto su casco urbano se extendió, se creaban nuevos barrios más alejados del centro y era importante tenerlos bien conectados, no cabe duda de que geografía de Manizales no es la más favorable para la construcción de caminos y que esa era una de las principales disculpas por parte de sus gobernantes, es muy destacable lo que aconteció durante los años 30' cuando Manizales avanzo significativamente en cuanto a la construcción de vías que la conectaran con los municipios más cercanos que posteriormente formarían el área metropolitana de la capital caldense, sin embargo la década de los 40 sería de grandes avances en cuanto a su infraestructura vial ya que se construirían avenidas que configurarían el tránsito de Manizales hasta la actualidad como lo son la avenida Paralela y la avenida Centenario.

Para terminar el tranvía es la gran incógnita de esta tesis, ya que esta era la apuesta definitiva de la administración para equipar a la ciudad con un sistema de transporte moderno, que sería acorde a una ciudad pujante que ya contaba con 2 sistemas de transporte que lo comunicaba fuera de sus fronteras como lo era el ferrocarril y el cable aéreo, más termino siendo una completa decepción ya que el tranvía solo recorrió su ruta en el papel y

jamás llegó a materializarse para la ciudad, el tranvía fue un fracaso rotundo para la administración y demostró su incapacidad para poder darle a los manizaleños un sistema de transporte público moderno que fuese propiedad de la administración, este fracaso terminó desencadenando en que posterior a lo acontecido con el tranvía el servicio de que el transporte público en la capital caldense pasara a ser dominado y controlado por las empresas privadas de transporte, primero por buses unidos como empresa única, luego aparecieron Coopebuses y Transportes Estrella en los 40 y así seguiría siendo la constante hasta nuestros días donde hoy los privados son los amos y señores del servicio del transporte público de la ciudad y donde el rol de las autoridades comparado con el de las década de los 30' y 40' no ha cambiado mucho desde entonces.

BIBLIOGRAFIA

Georg Leidenberger (2011), La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política de la ciudad de México, México: Universidad Autónoma Metropolitana, Cuajimalpa

Elizabeth Gabriela Sánchez Angulo (2012), Capítulo II: Historia del Transporte Urbano en Quito y Sus Conflictos, Universidad politécnica Salesiana

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejon (2017) Introducción del transporte público en Morelia durante el siglo XX y sus aspectos sociales, Universidad Nacional Autónoma de México

Waddell, J. (1). Laura Badaloni y Gisela Galassi (coords.), Historia del Transporte Público de Rosario (1850 – 2010). *H-Industri@: Revista De Historia De La Industria, Los Servicios Y Las Empresas En América Latina*, (10)

Martí, J. P. (2019). Cooperativas, Estado y Mercado. Privatización del transporte público de Montevideo a través de cooperativas (1947-2017). *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, (39), 93–106.

Jose Luis Oyon Transporte público y estructura urbana. (De mediados s. XIX a mediados s. XX): Gran Bretaña, España, Francia y Países germánicos, Fundación ENT (1999).

.Los orígenes del tranvía en Málaga (2005) Ramos Frenedo, Eva María Isla de Arriarán. revista cultural y científica Núm. 25 Pág. 217-238

.Pablo Marco Dols, Historia del transporte público de viajeros en Castellón. Evolución y factores determinantes, Universitat Jaume I.

Kerr, M. L. N. (2010). “Perambulating fever nests of our London streets”: Cabs, Omnibuses, Ambulances, and Other “Pest-Vehicles” in the Victorian Metropolis. *Journal of British Studies*, 49(2), 283–310.

Diego Antonio Franco de los reyes (2021) Los primeros sitios de automóviles de alquiler y autotaxímetros en la Ciudad de México: agentes, regulaciones y conflictos, 1905-1917, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora

Marcelo Merdones Peñaloza (2014) Santiago en guerra: La crisis del transporte tranviario y el comienzo de la intervención estatal sobre la locomoción colectiva en la capital chilena, 1938-1941,

¹Badaloni, Laura Irene; Garcilazo, Romina; Dictaduras y democracias: Lógicas empresarias y ensayos de reorganización del transporte público (1966-1989); Editorial Municipal de Rosario; 2011; 205-231 : Como se desarrollo el transporte publico en tiempos del peronismo

Mirna Rosa Rodríguez Benítez, Mayté González Cruz, Juan Santiesteban Socarrás (2013) Historia del transporte en el municipio de Manatí, una contribución al desarrollo local desde la historia regional, centro universitario de las tunas, filial Manatí, recuperado de Espinoza Nolasco, Cesar Alí (2012). *Sindicalismo y lucha de clases en el transporte público 2salvadoreño de 1966 a 1990*, Universidad de El Salvador

José Alberto Olivar (2010) .El Transporte y las comunicaciones en la historiografía venezolana, Instituto pedagógico de Caracas.

Simon Catillo y Marcela Mardones,El transporte público y la movilidad en Chile urbano: experiencias, problemas y proyecciones. Notas para un balance historiográfico tomado de Juan Santiago Correa (2017) Transporte y desarrollo urbano en Colombia: los tranvías de Bogotá y Medellín. Editorial CESA.

¹José Wilson Márquez Estrada (2012)El Tranvía eléctrico de Medellín (Colombia) y su aporte al proceso de modernización urbana: 1920-1951

¹ Juan Santiago Correa Restrepo, Santiago Jimeno León y Marianela Villamizar Bacca, 1882-1951

Prieto Páez, L. (2005). "La Aventura de una Vida sin Control" Bogotá, Movilidad y Vida Urbana 1939 – 1953, Universidad Nacional

¹ Michael Elles Moreno (2014) TRANSPORTE PÚBLICO, MODERNIZACIÓN Y PROBLEMAS URBANOS EN CARTAGENA DE INDIAS 1914-1939, Universidad de Cartagena.

¹ . Vinasco Martínez, D. (2018). La ciudad de los buses de colores: Empresas de transporte público, planes de desarrollo y crecimiento urbano en Cali, 1969-1993. *Tiempo Y economía*, 5(2), 155–177.

Libro de decretos del departamento de policía de Manizales -año 1925. 1925. Archivo municipal de Manizales

Acuerdos del consejo de Manizales 1925. 1925. Archivo Municipal de Manizales

La Patria. 1927. Archivo Municipal de Manizales

Junta del Tranvía. 1927. Archivo municipal de Manizales

Junta del Tranvía, Rentas Municipales. 1927. Archivo municipal de Manizales

Junta del Tranvía. Banco Hipotecario de Colombia, 1927. Archivo municipal de Manizales
Victor Zuluaga Gomez, Historia Extensa de Pereira. 2013. Universidad Tecnológica de Pereira

Ordenanzas de la gobernación de Caldas de 1924. 1924. Archivo de la gobernación de Caldas

La Patria, 1935. Archivo del Banco De La Republica, sede Manizales

INFORME que el comandante del cuerpo de bomberos e inspector de circulación de seguridad y tránsito de la ciudad de Manizales, rinde al honorable consejo municipal sobre las labores de las mismas oficinas durante los años 1932 y 1933. 1933. Biblioteca Nacional de Bogotá

La Patria, 1928, Archivo del Banco De La Republica, sede Manizales

FERROCARIL DE CALDAS: Reglamento de transportes y tarifas 1949. 1949, Biblioteca Nacional de Bogotá

Código de circulación y tránsito en Caldas 1941. 1941, Biblioteca Nacional de Bogotá

Informe de obras públicas de la asamblea de 1946. 1946. Biblioteca Nacional de Bogotá.

Documentos de archivo y prensa:

Artículos y libros: