

Capítulo III

EL SISTEMA DE CARRETERAS DE BOYACÁ, UNA RED CONFORMADA DESDE LA CENTRAL DEL NORTE (1930-1965)

Yeniffer Camargo Bonilla¹⁶¹ |

Introducción

El capítulo analiza el crecimiento de la red carretera en Boyacá, y la inserción que tuvo en los planes nacionales, explicando la funcionalidad y objetivo que tuvo cada uno de los caminos, en cuanto al crecimiento económico, los flujos de mercado y el interés social de los habitantes. Se observa un rol dominante del departamento en cuanto la integración regional y nacional. Su importancia se ratificó en la racionalidad de sus caminos, el presupuesto destinado y la prioridad brindada a las carreteras nacionales que transitaban por sus ciudades principales. En ese sentido, la investigación plantea una causalidad paulatina entre la expansión del sistema carretero, la dinámica industrial y agro comercial de mediados de la pasada centuria y el recorrido mismo de la Central del Norte en favor de dicha dinámica.

La reconstrucción del proceso de expansión y articulación de la red de carreteras en Boyacá en la presente investigación se abordó a partir de los planes nacionales de vías de comunicación publicados tanto en el *Diario Oficial* como en el órgano de divulgación regional (*El Boyacense*), donde se encontraron las discusiones y proyectos aprobados por la Asamblea Departamental. Aunado a ello, se buscó

161 Licenciada en Ciencias Sociales por la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Maestra en Historia de América por el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, y candidata a Doctora en Historia por la Universidad Autónoma de Zacatecas. Miembro del grupo de investigación Historia y Región, líneas de trabajo: historia económica de México y Colombia siglo XX, historia del transporte, historia empresarial e historia de la agricultura. Correo electrónico: yenis3033@gmail.com. ORCID: 0000-0002-0867-1111. .

en los acervos locales de hemerografía que daba cuenta de la realización de las obras y su impacto en la dinámica económica y social.

Se puntualiza en la infraestructura de Boyacá, la expansión paulatina de su red vial, los medios de financiamiento que tenía el departamento y los beneficios que generarían las vías principales o troncales allí situadas, las cuales, en general, utilizaron como nodo de proyección y trazado a la Carretera Central del Norte. Si bien el trabajo no se concentra en una historicidad de dicha carretera, manifiesta su importancia para el desarrollo vial. A partir de la reconstrucción regional, se realizó una serie de mapas que mostraron los avances y transformaciones durante el período comprendido entre 1930 y 1965.

A lo largo del capítulo se plantea que la expansión de la red carretera del departamento de Boyacá obedeció a la traza de la Central del Norte, su racionalidad económica y la conexión brindada a los tres núcleos urbanos más importantes, Tunja, Duitama y Sogamoso, que de cierto modo concentraron la actividad industrial y los procesos de modernización regional. Dicha vía era prioritaria para la inversión nacional y local, por ende, el protagonismo de Boyacá en materia de infraestructura durante los años treinta y cuarenta del siglo XX, reflejado en el acelerado crecimiento de sus caminos ramales y transversales. La construcción y operatividad de las vías también se condicionó a la posición geoestratégica brindada por esta denominada “ruta troncal”, la cual era tránsito obligatorio entre la capital del país y la zona fronteriza con Venezuela.

Boyacá comunicado, crecimiento de sus carreteras y caminos vecinales

A partir de la Ley 88 de 1931, el país emprendió el desarrollo del plan de carreteras nacionales aprobado por el Congreso en compañía del Poder Ejecutivo. En este se proyectó un total de 6204 kilómetros de los cuales a Boyacá le correspondieron 499, lo que evidenciaba la importancia del departamento como punto intermedio para la comunicación con otras regiones.¹⁶² Su ubicación geográfica facilitaba, en primer lugar, el intercambio comercial con zonas de frontera, espacios cuyo clima era distinto, por lo tanto la producción de otros cultivos era evidente y, en segundo lugar, la comunicación con Bogotá, capital y centro administrativo desde el cual se regulaban procesos políticos, legislativos y sociales de carácter centralista. Además, era innegable que el crecimiento de la infraestructura vial en Boyacá facilitaría más adelante los procesos migratorios campo-ciudad e incluso la movilización de personas hacia los departamentos limítrofes.

¹⁶² Del total de la red vial al departamento correspondía aproximadamente un 7%. En el plan de carreteras, Boyacá fue la segunda región a la cual el Congreso asignó mayor número de kilómetros, esto en razón a su importancia económica y la figura presidencial del momento (Enrique Olaya quien era originario de esta zona). En primer lugar, estaba Antioquia con 731 Km, es decir, 12% de los caminos nacionales, pues dicha región ha sido considerada una de las más productiva del país. Archivo Regional de Boyacá (en adelante como ARB), *Diario Oficial*. Poder Legislativo, “Ley 88 de 1931 por la cual se adopta el plan de carreteras nacionales”, (23 de julio de 1931).

Por otra parte, la ley dividió la red vial en troncales o vías que cruzaban al país en largas distancias de acuerdo con la ubicación de las tres cordilleras, es decir, la existencia del sector occidental donde se encontraban los departamentos del Cauca, Nariño, Valle del Cauca, Antioquia, Chocó y Córdoba. La zona central comprendía al Huila, Caquetá y Putumayo y, en la sección oriental se situaban Cundinamarca, Boyacá y los dos Santanderes. Igualmente, el plan referenciaba la presencia de transversales o caminos que se enlazaban en su trazado con las carreteras principales; por tal motivo, estas funcionaban como ramales que acogían varios municipios. Lo anterior no implicaba que todas las carreteras vieran en las localidades pasos obligados dentro de su proyección y construcción; por tanto, algunas vías utilizaban dichas jurisdicciones como puntos de referencia geográfica.¹⁶³

El gobierno nacional señalaba que el presupuesto global para la realización de los estudios y terminación de las carreteras, incluía un porcentaje del impuesto de gasolina. La inversión en el sistema vial hecha por la nación solo acogía los caminos nacionales y aquellos ramales que complementarían las vías dispuestas en las diferentes secciones del plan. Se dejaban de lado las carreteras departamentales que utilizaban los dineros recaudados por impuestos y recursos fiscales del departamento, en conjunto de ciertos auxilios brindados por el presidente luego de que las gobernaciones regionales demostraran los gastos y comprobantes oficiales ante las instituciones encargadas. La utilidad de estas vías fue proveer la circulación local y la conexión de lugares alejados dentro de sus municipalidades.¹⁶⁴

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

En 1931 el Estado asignó a Boyacá la carretera central del Norte y las vías del Cusiana, Carare, Occidente, Cocuy y Oriente (Véase Tabla 1). No obstante, para ese mismo año la Asamblea Departamental y el Consejo de Vías Departamentales establecieron el sistema de carreteras regionales dividiéndolas según su fase de construcción.¹⁶⁵ Es decir, la primera categoría incluía las de terminación inmediata

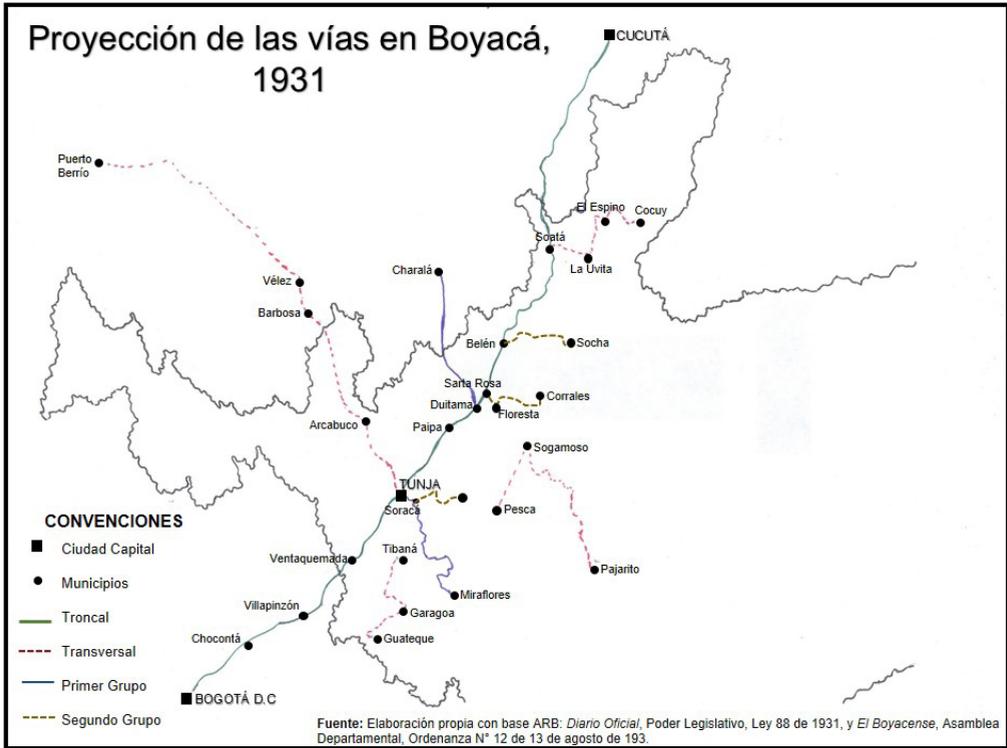
163 ARB, *Diario Oficial*. Poder Legislativo, “Ley 88 de 1931, por la cual se adopta el plan de carreteras nacionales”, (23 de julio de 1931).

164 J. Salazar Montoya, *El Transporte en Colombia*, vol. 2, (Bogotá: Departamento Administrativo de Planeación y Servicios Técnicos, 1958), 18-19

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

y la segunda, aquellas de ampliación y conservación. De tal forma que, cuando se finalizaban los caminos principales contemplados en el grupo número uno, las vías del grupo dos ascendían al primero.

Ilustración No. 1. Proyección de las vías en Boyacá, 1931



Por su parte, los presupuestos o vigencias designados por la Gobernación centraban sus esfuerzos en las carreteras de la primera categoría, en caso de que el capital establecido para su financiación no fuese suficiente la secretaría de Hacienda se hacía responsable de los gastos imprevistos (Véase ilustración No. 1).¹⁶⁶

Ordenanza Núm. 12 por la cual se ordena plan de vías departamentales, Art. 7 y 8 (13 de agosto de 1931).
166 ARB, *El Boyacense*. Asamblea Departamental, Ordenanza Núm. 12 por la cual se ordena plan de vías departamentales, (13 de agosto de 1931): 705.

Tabla 1. Plan de Carreteras de Boyacá, 1931.

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

Fuente: Elaboración propia con base en Biblioteca Nacional de Colombia (en adelante como BNC), “Las carreteras Troncales de Boyacá”, *El Gráfico*, vol. 16, núm. 829 (abril de 1927): 1095.

El quehacer del Estado en favor del crecimiento de la infraestructura vial en el país suscitó el debate entre la efectividad y ventajas que tenía la construcción de vías de comunicación terrestre respecto del crecimiento de algunas líneas férreas. Es decir, la Gobernación y el Poder Ejecutivo nacional evaluaban cuáles eran las diferencias de presupuesto, crecimiento regional, beneficio económico y social, que entre uno u otro ofrecían a nivel de los municipios y departamentos. Por ejemplo, en Boyacá y Santander se revisaban las diferencias existentes entre el camino y el Ferrocarril del Carare,¹⁶⁷ puesto que era una vía fundamental para comunicar a varios municipios de Boyacá con uno de los puertos ubicados en el Magdalena, además de servir de hilo conductor hacia Antioquia y otras regiones importantes para la extracción de petróleo como Barrancabermeja (Véase Tabla No. 2).¹⁶⁸

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

168 “En base a la concesión de Mares que puso en marcha Rafael Reyes en 1904 se inició la exploración de petróleo en la zona de Barrancabermeja, al darse cuenta de la existencia en grandes cantidades de dichos recursos, empresas norteamericanas y europeas empezaron a competir en pro de su concesión. La empresa Tropical Oil Company (TROCO), filial de la Standard Oil Company del clan Rockefeller, a quien se concedió la inversión y explotación petrolera funcionó a partir de 1921 luego de la aprobación del tratado Urrutia-Thompson”. R. Vega Cantor, *Gente muy Rebelde. Protesta y modernización en Colombia*, vol. 1, (Bogotá, Ediciones Pensamiento Crítico, 2002), 95-96.

Tabla No. 2. Estudio Comparado entre el Ferrocarril y el Camino del Carare

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

Fuente: Elaboración propia con base en ARB, “La carretera del Carare es más práctica que la ferrovía”, *El Vigía*, (09 de mayo de 1930): 1-2.

A inicios de los años treinta los esfuerzos de los municipios y sus habitantes en la construcción de carreteras se reflejaban tras el uso de fondos locales y mano de obra vecina, en la medida que las condiciones económicas del país solo permitían que el ministerio de Obras Públicas brindara un apoyo con herramientas y algunos materiales. Las vías de comunicación se consideraban una forma de salir del aislamiento y el olvido que tanto el Estado como la gente mantenían sobre algunos espacios, significaba el inicio de una vida económica, social e incluso institucional. La presencia de la Iglesia fue constante en materia de vías, pues aún el país no lograba separar los poderes, y los párrocos o curas de los pueblos participaban en las celebraciones que se hacían por la apertura de estas.¹⁶⁹

Durante la crisis, los proyectos impulsados por la Asamblea a nivel departamental se concentraban en las carreteras cuyos beneficios superaban los límites administrativos de Boyacá, para incursionar en espacios de otros departamentos.

169 La carretera del Libertador que enlazaba a Tunja con Soracá y la vía de Oriente tuvo sus primeros avances a partir del apoyo de los pueblos, tanto que el párroco y algunos hacendados cooperaron con algunos terrenos para el paso de la vía, al igual donaron dinero para su construcción. ARB, “Carretera del Libertador”, *El Vigía*, (13 de junio de 1930): 2-3.

Es así como el camino de Torres entre Duitama y Charalá fue propuesto para mejorar el servicio automovilístico y de buses, aumentar el comercio de cultivos locales con productos foráneos, evitar la pérdida de los artículos importados que debido a la precariedad de la infraestructura viajaban en rutas extensas que en ocasiones no promediaban el tiempo de duración de los alimentos, e intensificar el uso de maquinaria agrícola tanto en Boyacá como en Santander.¹⁷⁰

En 1934, pese al atraso que vivía el país respecto a la existencia de vías de comunicación, se destacó a Boyacá como un departamento con avances sustanciales, pues la nación durante este año ejecutó obras de sostenimiento y construcción en la carretera del Noreste que era un medio de comunicación fundamental para los departamentos de Santander y Cundinamarca con el altiplano boyacense. Este camino facilitaría a las tres regiones establecer un flujo activo de comercio, en donde municipios productivos como San Gil, Barbosa y Arcabuco lograrían una salida poblacional y de mercancías hacia el centro de Colombia. Aunque esta carretera se construyó mediante un contrato con Santander, fueron innegables las posibilidades que se abrieron a la población boyacense en cuanto a la visita de espacios turísticos y de descanso.

Asimismo, el camino entre Chiquinquirá y Muzo fue relevante para el reconocimiento de las minas de esmeraldas por parte de habitantes que visitarían el lugar haciendo uso del vehículo de ruedas; con 90 kilómetros de longitud, esta representaba un punto de salida para la economía del occidente boyacense. Finalmente, la carretera del Carare, que sería un punto de conexión directo entre Antioquia, Boyacá y Santander con algunos puertos ubicados alrededor del río Magdalena. Esto reafirmaba que para el siglo XX, el interés de la nación continuaba en la complementariedad entre los sistemas de transporte; en este caso particular, la vinculación entre la navegación con el transporte automotor que permitiría la traída de productos de tierras calientes para el intercambio comercial con las mercancías o cultivos propios de tierras frías (Véase Ilustración 2).¹⁷¹

Luego de 1936, el país empezó a darse cuenta de las dificultades respecto a la realización y culminación de lo propuesto en el Plan Vial de 1931, pues, se encontraba en primer lugar, un desorden en cuanto a la fijación de los presupuestos y la distribución de las maquinarias necesarias para la construcción de las carreteras; en segundo plano, se incluían constantemente nuevos caminos nacionales para suplir las necesidades de la población, los cuales quedaban desanudados de la red preliminar generándose así problemas de trazado y proyección; por último las limitaciones causadas a raíz de la topografía que incrementaba el costo de algunas vías.¹⁷²

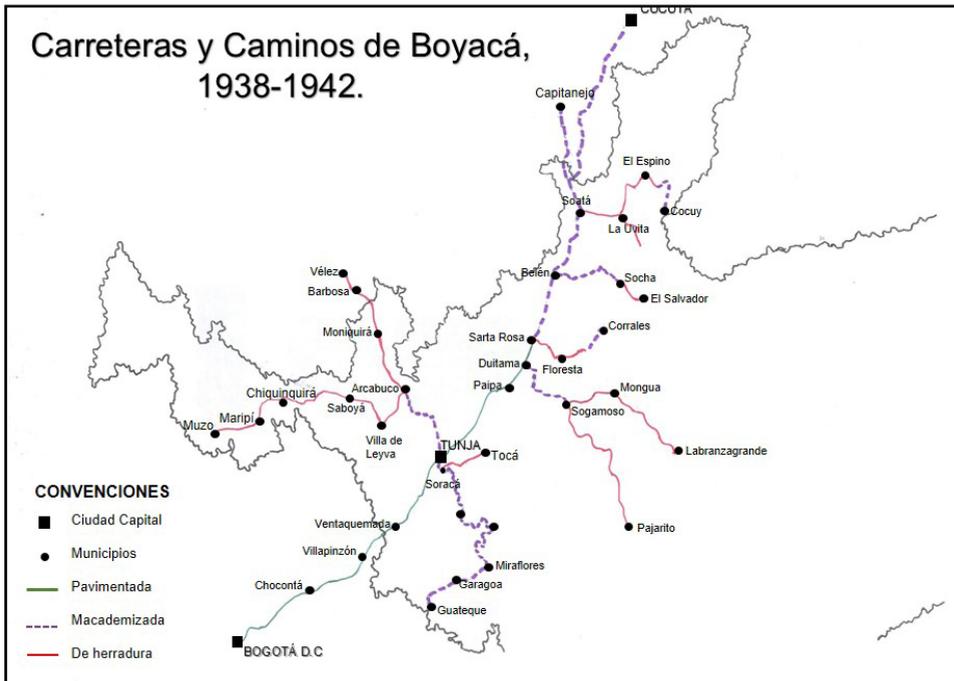
170 ARB, "Carretera de Torres", *El Vigía*, (20 de marzo de 1931).

171 C. García Álvarez, *Memoria del ministro de Obras Públicas al Congreso Nacional*, (Bogotá: Imprenta Nacional, 1935), 23-29.

172 La carretera de occidente de vital importancia para la conexión con Puerto Boyacá y la zona del Magdalena a causa de las características morfológicas de la zona, produjo una inversión inicial que no tuvo efecto, pues en 1937 la gobernación notó lo problemático que era llevar a cabo un camino directo, por lo cual

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

Ilustración No. 2. Carreteras y Caminos de Boyacá 1938 - 1942



Fuente: Elaboración propia con base a Diario Oficial y Boyacense, 1938-1943

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

sugirió la edificación de esta a partir de dos vías: Chiquinquirá-Muzo y Curubitos Pauna. Archivo General de la Nación (citado en adelante como AGN), Diario Oficial. Poder Público y Órgano Legislativo, “Ley 39 de 13 de mayo de 1937, se modifican leyes anteriores en materia de vías”, (08 de junio de 1937).

este servicio fueron los altos gastos que ocasionaban el mal estado de las vías respecto al desgaste de las llantas y el daño de repuestos de los vehículos (Véase en Tabla 3 e ilustraciones 1 y 2).

En 1939 el Ministerio de Obras Públicas presentó ante el Congreso otra propuesta para solventar los problemas relacionados con la conservación de la red o sistema nacional; el proyecto justificaba la pavimentación de los trayectos de las vías con mayor nivel de tránsito, de manera que se redujeran los presupuestos designados para las mejoras de las carreteras en servicio. El uso de pavimento también contribuyó a la disminución de costos de los transportes y aumentaría el volumen de la capacidad transportadora.¹⁷³ Los trabajos se realizarían por los ingenieros de cada zona y su arreglo se haría dentro de un plan trienal, es decir, tres carreteras en un periodo de tres años. Para Boyacá se arreglarían las partes correspondientes al recorrido correspondiente a Tunja-Duitama y Tunja-Puente de Boyacá.¹⁷⁴

Tabla No. 3. Carreteras pertenecientes a la Zona de Tunja (1938-1949)

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

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

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

174 AGN, *Diario Oficial*. Ministerio de Obras Públicas, "Decreto Núm. 360 de 15 de febrero de 1939 sobre Pavimentación de Carreteras Nacionales".

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

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

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

Los obstáculos en el ámbito de carreteras permanecieron hasta muy adentrada la década de los cuarenta, cuando Ignacio López Uribe señalaba que la contrariedad más evidente era que se continuaba con la modalidad de construcción de 1934,

en donde las carreteras se hacían por etapas, pues, se pretendía aumentar el kilometraje o extensión. Empero, para 1944 ya no se buscaba ampliar la red, sino que el objetivo era renovar las vías con pavimentos más modernos que permitieran mejor la circulación de los vehículos, así como el ensanchamiento de estas para facilitar a los automotores mayor velocidad. Por ende, el auge de la actividad transportadora sí provocó que el desarrollo de las vías estuviera focalizado en el crecimiento comercial de las regiones y la comodidad, eficiencia y rapidez de la misma. La idea de caminos para el futuro producía que, a mayores recursos en la construcción de estos, se redujeran los valores en las tarifas y se incrementara la productividad de las empresas de servicio público.¹⁷⁵

Anualmente la gobernación de Boyacá y el Ministerio de Obras Públicas, eran las instituciones encargadas de la planeación y terminación de la infraestructura vial en el departamento. Después de los años treinta se constituyeron las seccionales de dicho ministerio, a quienes fueron asignadas en compañía de la junta administradora de cada vía las siguientes funciones: establecer los presupuestos mensuales de gastos para las distintas secciones de las carreteras, anotar los dineros que aprobaba la Secretaría de Hacienda para financiar las vías, designar las juntas municipales que supervisarían el cruce del camino dentro de sus jurisdicciones, informar de la inversión de los fondos de la obra y distribuir las herramientas, materiales y maquinarias al ingeniero encargado de la misma. Los ingenieros se consideraban intermediarios entre las juntas municipales y la junta administradora, por eso de ellos dependía el trazado, estudio y localización de la ruta y la estadística en cuanto a jornales y dineros invertidos.¹⁷⁶

La expansión de las vías que transitaban por Boyacá

Con base en la organización de las funciones y facultades de los encargados de vigilar la construcción de carreteras, se inició la expansión de las vías departamentales y nacionales que transitaban por Boyacá, año tras año, la Asamblea y el presidente de la República dictaban diferentes ordenanzas y leyes enfocadas a la proyección, mejora o culminación de caminos. En la década de los treinta se suspendieron algunos trabajos como la Carretera del Progreso,¹⁷⁷ ya que, como respuesta

175 J. López Uribe, "Carreteras Nacionales", en *Anales de Ingeniería*, vol. 52, núm. 590 (Bogotá, Sociedad Colombiana de Ingenieros, 1944), 413-415.

176 ARB, *El Boyacense*. Gobernación del Departamento, "Decreto Núm. 222, por el cual se reglamentan las atribuciones de las juntas administradoras. Carretera del Progreso", (14 de marzo de 1930): 214-216.

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

a los problemas financieros causados por la crisis de 1929, se debían acotar los presupuestos mensuales y hacer el retiro de personal directivo para comprimir los costos laborales.¹⁷⁸

Los problemas fiscales se vieron reflejados en la forma de financiar ciertas obras en Boyacá, pues, para llevar a cabo las vías, se comenzaron a utilizar las rentas obtenidas de otros sectores como la de los licores fermentados. Al determinar que un 70% de dicho ingreso obligatoriamente se entregaba a las juntas municipales de caminos, se puede concluir que los fondos designados para este empréstito se gastaban en mecanismos para sopesar las dificultades sentidas por otros sectores económicos como la industria y la agricultura que dependían de las importaciones y exportaciones con los mercados europeos y norteamericanos.¹⁷⁹

Desde 1936 aparecieron otras carreteras dentro del plan de vías nacionales y departamentales como la Carretera del Centenario que empezó a construirse luego de firmarse el contrato el 10 de abril de ese año.¹⁸⁰ La obra era de vital importancia debido a que permitiría abrir relaciones hasta ese momento cerradas por la reminiscencia de caminos coloniales entre la capital Tunja y municipios como Leyva y Ráquira que se caracterizaban por su riqueza mineral y natural. Primero, la carretera ayudaría a la expansión industrial y económica de Villa de Leyva, la cual se observaba como una comarca de reconocimiento nacional; segundo, proporcionaría el resurgimiento de la industria olivera a raíz de la producción masiva de trigo; y tercero, afirmaría que los gobiernos liberales se preocupaban más que el tradicionalismo conservador por la modernización del país.¹⁸¹ Para 1938 el doctor Luis Pérez Barrera, director de Obras Públicas, comunicó en el diario *La Trinchera* (de carácter liberal) un balance sobre el estado de los trabajos en las vías del departamento, que pretendía dar a conocer a la población los avances y esfuerzos en favor del progreso de Boyacá ante un periodo de reformas en el país (Véanse tabla 4 e Ilustración 2).

178 ARB, *El Boyacense*. Gobernación de Boyacá, “Decreto Núm. 632, sobre suspensión en el trabajo de carreteras, 13 de enero de 1930”, (31 de diciembre de 1929): 325-327.

179 Algunas de las carreteras que hicieron uso de estos impuestos fueron la Carretera del Centenario, el camino de herradura que de Socha conduce a Chita y Carretera del Progreso. ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, “Ordenanza Núm. 20 del 28 de abril de 1930, se dictan disposiciones en varios caminos”, (07 de mayo de 1930):116-118.

180 ARB, *El Boyacense*. Gobernación de Boyacá, “Decreto Núm. 280, por el cual se dictan varias disposiciones en relación a la Construcción de la Carretera el Centenario”, (2 de julio de 1936).

181 BNC, “La Carretera del Centenario”, *El tiempo*, (22 de junio de 1936): 5.

Tabla 4. Estado de las Carreteras Boyacenses, 1938

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

Fuente: Elaboración propia con base en ARB, “El Dr. Luis Pérez Barrera, director de obras públicas, hace para ‘Trinchera’ interesantes declaraciones, Completa relación de labores del Gobierno”, *La Trinchera*, (18 de diciembre de 1938): 1 y 6.

Durante estos años se ejecutó el camino del Cravo en relación con la carretera del Cusiana, que iba a servir como eje transversal y de empalme con los departamentos de Villavicencio y Casanare. De ahí se justificaba la asignación de un recurso total aproximado de doce mil pesos anuales, pues se pensaba que era el medio de salida del embotellamiento en el cual se situaba esta zona.¹⁸² El Cravo, a pesar de ser una vía de herradura, era fundamental para la intercomunicación de regiones ganaderas, agrícolas e industriales representativas de la nación, su funcionamiento

182 ARB, *El Boyacense*. Poder Legislativo, “Ley 30 del 18 de octubre de 1935, por la cual se ordenan los estudios y la construcción de la Carretera Sogamoso-Casanare”, (11 de febrero de 1936): 41.

y regulación dependía de los presupuestos de la zona de Tunja.¹⁸³ En torno a este camino se generaron varias discusiones entre el Congreso, pobladores y vecinos de la región, sobre el trazado que debía tener el camino Sogamoso-Labranzagrande, para lo cual contemplaron dos rutas, una alrededor de la Carretera del Cusiana y otra a través de la ruta del Cravo (véase ilustración 3).

En el primer caso se señalaba la imposibilidad brindada por dicha vía para vincular algunos de los municipios de la provincia de Sugamuxi (Tasco, Corrales, Floresta) con la zona de influencia de la nueva industria moderna Acerías Paz del Río.¹⁸⁴ Mientras que la segunda opción era más pertinente, pues cruzaba una amplia zona rural que acogía entre cinco o seis mil habitantes de los pueblos de Mongua, Gámeza y Tópaga, que desde hace algunos años mantenían relaciones comerciales y de intercambio de productos minerales y agrícolas, los cuales, con la acelerada evolución del transporte, pronto podrían llegar a otras partes de Colombia. Al mismo tiempo el camino cruzaba por espacios de explotación maderera y vinculaba a la población con las salinas que allí se aprovechaban; aparte, se aumentaría la venta de cultivos de tierras altas en los mercados de Duitama y Sogamoso. Las razones que justificaban la necesidad de esta carretera fueron vistas con relación a las restricciones del transporte a lomo de mula o a pie, en tanto se lograría que los habitantes y las mercancías pudiesen hacer uso de los vehículos de tracción mecánica cuya rapidez, seguridad y comodidad eran símbolo de ventaja ante los otros sistemas de movilidad.¹⁸⁵

En los debates entre el Congreso y el Ministerio de Obras Públicas, se propuso como solución a la ausencia de recursos para los fondos viales la creación de un empréstito cubierto por el aumento al impuesto de la gasolina y la instauración de un cobro de viabilidad en los caminos nacionales. Los fondos recaudados facilitarían la inversión en rutas fuera de Boyacá, lo que causó molestia a la Gobernación, por la indiferencia del Estado ante la omisión de apoyo y presupuesto dirigido a la región; por ello, empezó a exigir la financiación de la carretera Sogamoso-Casanare. Esta vía, en primer lugar, redimía la importancia de los Llanos Orientales segregados por las políticas e instituciones nacionales; en segundo lugar, beneficiaba a toda la nación, ya que facilitaba la apertura de nuevos flujos comerciales con las regiones del centro; y en tercer lugar, brindaba una imagen favorable a Colombia ante sus países vecinos, en tanto el aumento y renovación de los caminos se determinaba como avance dentro de la modernización.¹⁸⁶

183 AGN, *Diario Oficial*. Ministerio de Obras Públicas, “Resolución Núm. 3 del 12 de enero de 1937, sobre trabajos de sostenimiento del camino de herradura del Cravo”.

184 Archivo Central de Sogamoso (en adelante como ACS), “En torno a la Carretera Sogamoso-Labranzagrande”, *Acción Cívica*, núm. 54, (19 de diciembre de 1944): 2

185 ACS, “La Carretera Sogamoso-Labranzagrande”, *Acción Cívica*, núm. 50, (21 de noviembre de 1944): 1.

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

Después de la década de los cuarenta la Asamblea y el gobierno regional se preocuparon por la designación de presupuestos hacia caminos locales como la ruta Nevado-Güicán,¹⁸⁷ relevante para el tránsito a la zona turística y natural que comprendía la Sierra Nevada del Cocuy, localizada en el norte de Boyacá. Paralelamente al potencial económico que disfrutaba, se pretendía abrir relaciones entre el Cocuy y la Salina,¹⁸⁸ para así elevar el comercio de sal con Casanare, teniendo en cuenta que Boyacá contaba con algunos lugares de explotación rudimentaria de este compuesto.¹⁸⁹ Al parecer fue de interés para la gobernación la inserción de obras que comprendían estos lugares por la creación de empresas que solicitaban el permiso para funcionar en nuevas líneas como Capitanejo-Cocuy y en general los ramales que unían a municipios como Güicán, Chita, La Uvita con la mencionada carretera nacional (Central del Norte).¹⁹⁰ Este último municipio destacó por la financiación y realización de obras a partir de las contribuciones de cada uno de sus habitantes sin ayuda gubernamental, pues se pensaba que el desarrollo de infraestructura era símbolo de progreso. Un ejemplo fue la cimentación de la carretera que conducía al pueblo de Boavita (Véase Ilustración No. 3).¹⁹¹

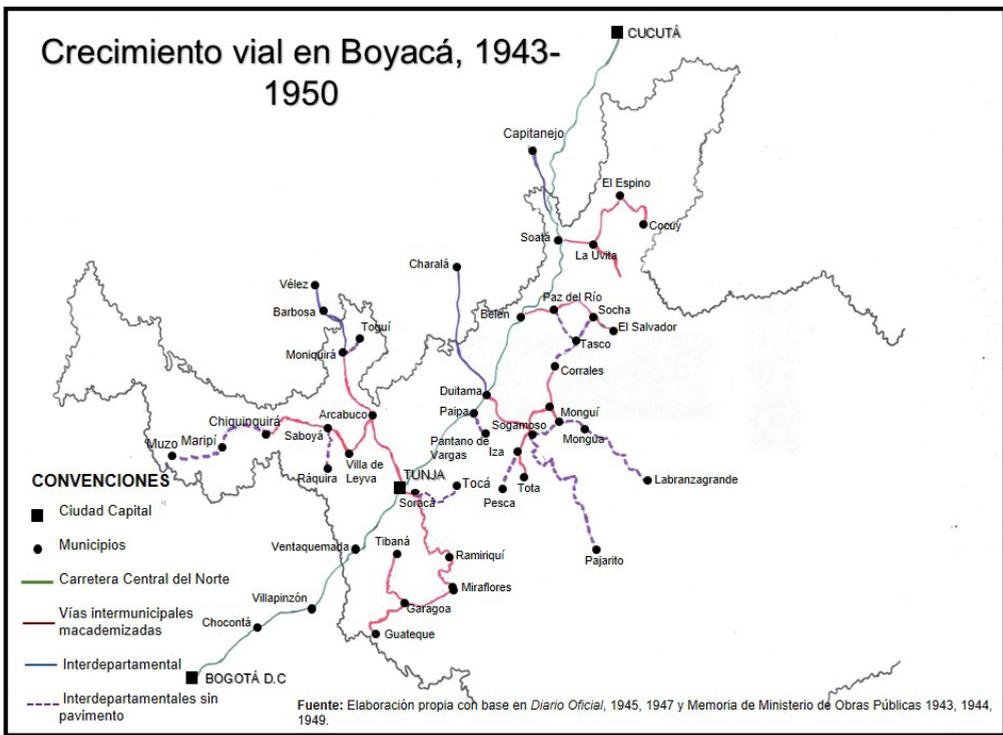
En este orden de ideas, uno de los objetivos del departamento fue incursionar en otras actividades como el turismo y la piscicultura. Por tal motivo, se invirtió en obras como la carretera de circunvalación de la Laguna de Tota, que sustentó el proyecto empresarial allí existente con respecto a la producción o cultivo de distintas especies de peces.¹⁹² A su vez, esta se integraba con algunos ramales cercanos, el primero denominado Sergio Camargo cuya función era comunicar a Iza con Tota para activar la economía regional a través del turismo;¹⁹³ el segundo se hallaba entre Pueblo Viejo-Tota alrededor de la laguna y con proyección hasta

y los materiales. ACS, “Una carretera Necesaria”, *El Semanario*, núm. 75, (29 de octubre de 1940).

- 187 A este camino se adjudicaron en total 1500 pesos colombianos, empero se abría la autorización de solicitar créditos o usar dineros de otras vigencias. Véase ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, Ordenanza Núm. 2, sobre auxilios a la construcción del Cauce Nevado-Güicán, (21 de mayo de 1940): 123.
- 188 Pueblo de la Sal poblada antes de la llegada de los españoles por los indígenas laches, quienes fueron los primeros en explotar sal para su consumo y el intercambio con espacios circundantes. La circulación del producto inicialmente respondía a trueques interétnicos que se entablaban con los municipios de Chita, Panqueba, entre otros. Pero con el transcurrir del tiempo su presencia esencial para el consumo de los alimentos en la cotidianidad hizo que se transformaran en circuitos de comercio marcados por procesos de oferta-demanda. Véase B. Acuña Rodríguez, “Circulación indígena de sal e integración socioeconómica en la sierra nevada del Cocuy”, en *Revista Virajes*, núm. 8, (Colombia, Universidad de Caldas, enero-diciembre 2006), 3, 8-9.
- 189 El camino conocido como la Colorada estaba bajo la vigilancia y coordinación de las juntas municipales conformadas por el alcalde, dos vecinos del pueblo, el personero y algunos miembros del consejo. Véase ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, Ordenanza Núm. 44, por la cual se dispone la reparación del camino la Colorada entre el Cocuy y la Salina, (12 de julio de 1940): 169.
- 190 La urgencia de algunas vías públicas provocó que se incluyeran nuevos fondos de partidas que contemplaban los caminos de la Uvita a Chita o de la unión entre Chiscas y Cocuy, Véase ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, Ordenanza Núm. 6 del 6 de mayo de 1941, por la cual se apropian algunas partidas en los presupuestos de algunas vigencias próximas para el fomento y construcción de importantes vías.
- 191 ACS, “Un pueblo que se mueve y progresa”, *Labor Social*, (19 de marzo de 1941): 4.
- 192 ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, “Ordenanza Núm. 36 del 28 de junio de 1940, por el cual se atiende la realización de importantes obras en la provincia Sugamuxi”.
- 193 ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, “Ordenanza Núm. 20 del 6 de junio de 1941, por la cual se ordena el estudio y construcción de la carretera Iza-Tota”.

la vía del Cusiana. Este último presentaba contrariedades a causa del auxilio con recursos municipales insuficientes para su culminación.¹⁹⁴ Aunque eran evidentes las intenciones del gobierno en favor del crecimiento de la infraestructura, se observa que existió un proceso deficiente frente a la construcción de las carreteras, pues tan solo la vía Iza Tota tardó 12 años en ser inaugurada, lo cual sugiere que no había organización y ejecución de los presupuestos en los trabajos. Aun así, es indiscutible la funcionalidad de cada una de las carreteras propuestas a nivel local, departamental y nacional. El caso de la vía Iza Tota evidenció los vínculos productivos forjados entre estos municipios con el comercio sogamoseño.¹⁹⁵

Ilustración No. 3



En resumen, las carreteras y las obras públicas estaban configuradas en función del potencial económico de las provincias. Por ejemplo, algunas de las vías del sector Ricaurte como el camino entre Moniquirá y Togüí, que conducía al río Pomeca, buscaba potenciar las áreas naturales. Además de cimentar carreteras

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

195 ACS, “La vía Iza-Tota se inaugura hoy”, *Acción Social*, (7 de junio de 1953): 1.

nuevas, las vigencias fiscales se utilizaban para arreglar la infraestructura de los municipios.¹⁹⁶ De otro lado, el reconocimiento de caminos municipales como vías departamentales sugiere que estos trayectos superaban el beneficio focalizado únicamente hacia los terrenos cruzados por las mismas. Es el caso de la carretera que comunicaba Firavitoba con Paipa a través del Pantano de Vargas, se activaba el comercio, asentía el ingreso al sitio histórico, y facilitaba las relaciones entre Paipa y algunas zonas veredales como Palermo, y sitios monumentales como la Casona del Salitre.¹⁹⁷

El objetivo de la gobernación y las juntas municipales, aparte de dinamizar la economía departamental, expresaba la necesidad de fortalecer el sistema de transporte automotor notando que algunas vías eran más largas con respecto a otras rutas que reducirían los tiempos y costos del servicio. Por ejemplo, la carretera de Cómbita acortaba el trayecto en 20 km desde Duitama hasta Arcabuco, lo cual evitaría el desgaste de los vehículos y mejoraría la calidad en la industria del transporte. Las instituciones departamentales regían los proyectos viales hacia zonas con alta presencia de viajeros que visitaban a Boyacá por sus fiestas y peregrinaciones religiosas como la romería de la Virgen de Chiquinquirá, en donde asistían venezolanos, santandereanos, entre otros.¹⁹⁸

Otra de las complicaciones reconocida por la Secretaría de Obras Públicas fue la reducida inversión y el desinterés en la reparación de las carreteras, situación que dio lugar a quejas hechas por parte de la población y los concejos municipales, en las cuales se exigía la conservación y arreglo de vías públicas que respaldaban el avance de la explotación y crecimiento económico del departamento.¹⁹⁹ El camino entre Sogamoso y Pesca era un ejemplo de dicho problema, pues no contaba con fondos necesarios para su desarrollo, a pesar que su cimentación daría paso a la circulación y movilidad de productos, y personas en Pesca, municipio distinguido por su productividad agro-ganadera.²⁰⁰

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

196 ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, “Ordenanza Núm. 14 del 5 de junio de 1944, por la cual se autoriza la construcción de unas vías y se fomenta el turismo en la antigua provincia de Ricaurte”.

197 ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, “Ordenanza Núm. 13 del 5 de junio de 1944, por el cual se declaran departamentales unas vías, se le incorpora al plan vial del departamento”.

198 ARB, “La Carretera de Cómbita solucionaría un grave problema”, *El Radical*, (2 de septiembre de 1942): 2.

199 ACS, “La Carretera Sogamoso-Pesca”, *Acción Cívica*, núm. 44, (21 de noviembre de 1944).

200 ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, “Ordenanza Núm. 20 del 26 de julio de 1943, por medio de la cual se dispone la construcción de una vía”.

En 1944 se asignó al gobierno nacional la obligación de auxiliar con el 70% del costo de la red de carreteras y caminos a los departamentos que presentaran un plan vial bien estructurado. Ese fue el caso de Boyacá al que se concedió un fondo especial de 300 mil pesos, de los cuales el Ministerio de Obras Públicas aportaría 200 mil. Para el cumplimiento de lo dispuesto, el Departamento debía constituir contratos con la Nación, donde se estipulaba la capacidad fiscal de estos para mostrar una inversión correspondiente al 30 por ciento o más del valor de la obra. De igual forma, si se accedían a créditos con entidades comerciales y bancarias se debía puntualizar el total del préstamo y el tipo de interés (Véase Tabla 5 e Ilustración 3).²⁰¹

Si bien se gestionaban presupuestos, los problemas entre las entidades regionales y nacionales eran constantes, ya que la Asamblea manifestaba, por un lado, la falta de compromiso del gobierno nacional al conceder los peculios y, por otro, el retraso y la poca efectividad en la ejecución de las vías.²⁰² Igualmente, se encontró que en 1945 la Nación empezó a suspender las labores en ciertas carreteras como respuesta a la crisis fiscal resentida luego de las consecuencias que dejó la Segunda Guerra Mundial para el comercio exterior y las relaciones internacionales.²⁰³

Tabla No. 5. Plan de Carreteras y Caminos Departamentales, 1944

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

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

En el cuadro anterior, se refleja que después de 1945 Sogamoso se consagró como foco de progreso material por diferentes causas: la instauración de la siderúrgica Acerías Paz del Río que aprovechó las minas de Tasco y Paz del

201 ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, “Ordenanza Núm. 26 del 13 de junio de 1944, por el cual se establece el plan de carreteras y caminos departamentales”, (07 de julio de 1944).

202 ARB, *El Boyacense*. Gobernación de Boyacá, “Decreto Núm. 390 del 13 de octubre de 1944, por el cual se dicta una providencia en relación con la construcción de la Carretera Soata-Cocuy”.

203 La interrupción de la carretera Paipa – Pantano de Vargas se argumentó en la nula capacidad de pago de los préstamos concedidos por la nación. ARB, *El Boyacense*. Gobernación de Boyacá, “Resolución Núm. 421 del 27 de junio de 1945, por el cual se ordena suspensión”, (21 de noviembre 1945).

Río, de donde se extraían los recursos necesarios para la fundición de hierro; la ampliación del ferrocarril del Nordeste que permitió el tránsito de maquinaria pesada para el establecimiento de la industria y; la construcción o renovación de vías enfocadas a la carga o transporte de materiales y personal de la empresa. De igual forma, la importancia que tenía al ser paso obligado hacia zonas turísticas o de veraneo como Paipa y Tota. Además, el aporte que generaba la actividad privada empresarial que allí se realizaba, con base en la existencia de harineras, cerveceras y centros bancarios.²⁰⁴ Por ende, el despegue industrial de Boyacá a partir de una empresa moderna como Paz del Río, trajo consigo nuevas labores e intereses dentro de los concejos municipales y el gobierno departamental. Por ejemplo, se promovieron nuevos aranceles y contribuciones locales hacia las compañías o sociedades comerciales, de transporte y manufactura, en los cuales se profundizará más adelante.

En este sentido, Belencito y Sogamoso se convirtieron en prioridad regional para los años cincuenta. Esto se nota en el afán de mantener las vías próximas a estos municipios en buen estado,²⁰⁵ además de la difusión de los mismos como: a) centros de identidad dado su carácter espiritual para los Muiscas en la época prehispánica, b) centros de transporte por el establecimiento del primer aeropuerto y la existencia de la ruta terrestre interdepartamental más transitada y c) centros industriales y modernos.²⁰⁶

El estudio hecho por Jaime Salazar Montoya para el Comité Nacional de Planeación en 1958, manifiesta que Boyacá contaba con la carretera en mejor estado del país. La Central del Norte había sido considerada por el Ministerio de Obras Públicas un paso transitorio para la comunicación de la capital con zonas altamente productivas como Boyacá, que, a causa del crecimiento de la industria siderúrgica, había fomentado procesos de cambio y modernización alrededor del uso de nuevas maquinarias,²⁰⁷ incrementando así el desarrollo de otros sectores económicos como la agricultura y los servicios. Debido a estos últimos, el Departamento se transformó en punto de referencia, pues la creciente constitución de empresas de transporte de pasajeros y carga indicó el potencial de la misma para la movilización de productos y personas hacia otros centros de comercio o descanso.

204 ACS, Rivera Rafael. "Sogamoso en 1945", *Acción Cívica*, núm. 59, (9 de enero de 1945)

205 Debido al poco servicio que podía prestar el camino entre Belencito-Sogamoso tras las consecuencias del invierno de mayo de 1953, se manifestaba por un lado la necesidad de invertir en mejores materiales y en hacer estudios de drenaje y canalización que gran parte de las carreteras construidas no tenían en cuenta, de ahí el constante levantamiento de las vías y, por otro la obligación del gobierno por mejorar los años de esta, de tal manera que en corto tiempo se tapan los hoyos para evitar el deterioro de los vehículos y las enfermedades en los pasajeros a raíz del mal olor de este. ACS, "En reparación la Vía Belencito-Sogamoso", *Acción Cívica*, (7 de junio de 1953): 2.

206 ACS, "Conoce usted Sogamoso", *Acción Cívica*, (15 de enero de 1953): 1, 4-5.

207 En el caso de Acerías Paz del Río se empezó a utilizar el alto horno y convertidor THOMAS, que para esta época fue un ejemplo de innovación tecnológica, pues, incrementó la producción de acero en la industria, Véase. G. Poveda Ramos, *Políticas Económicas, Desarrollo Industrial y Tecnología en Colombia 1925-1975*, (Bogotá: Editora Guadalupe, 1976), 71 y 73.

El adelanto de Boyacá en cuanto al sistema de caminos se explica por el relativo uso y presencia de líneas férreas (Central del Norte y Noreste) en la medida que estas, por su edificación lineal y directa, no le eran tan útiles a la población campesina que residía en zonas alejadas de los núcleos urbanos en los cuales se ubicaban las estaciones principales del ferrocarril. Otro factor fue el carácter esencialmente agrícola que tenía este para el aprovechamiento de la riqueza de las tierras para el cultivo de distintos alimentos, que a su vez se empleaban en la industria. Los medios de comunicación también fueron útiles para el crecimiento demográfico del Departamento, pues era evidente el traslado de personas de los Llanos Orientales hacia espacios colindantes como Pajarito y Labranzagrande, en los cuales se incentivó la ganadería con respecto al consumo y venta de carne.²⁰⁸

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

Tabla No. 6. Carreteras y ramales en Boyacá, 1958

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

Fuente: Salazar, *El transporte en Colombia*, 203-207.

Conclusiones

Las carreteras y los medios de comunicación (líneas férreas y ríos) constituyeron una forma de unidad dentro de la conformación del Estado-Nación. Los ferrocarriles y luego los caminos fueron uno de los primordiales focos de inversión

208 Salazar, *El transporte en Colombia*, 208-212.

extranjera a través de concesiones y nacional por medio de contratos con las industrias de construcción que en gran parte pertenecían a las elites regionales del país. El carácter obsoleto de la red ferrocarrilera provocó la apertura a otros sistemas de transporte como el vehículo automotor, y con este se empezó a proyectar la construcción de caminos en medio de una topografía estrellada. La infraestructura además era una de las esferas de acción gubernamental de allí se explica el grado de importancia que le dio el Estado, quien para inicios de siglo no había logrado intervenir en el desarrollo interno colombiano a pesar de los cambios dentro de la política económica.²⁰⁹

Las carreteras que inicialmente se edificaron fueron utilizadas, como señala Víctor Urquidi, para conectar a las ciudades principales con los centros de población más grandes en volumen de comercio y mercado o para vincularse con los puertos fluviales. No obstante, las técnicas empleadas en estas fueron muy básicas; la anchura solo daba paso máximo a dos automotores, el material y las máquinas correspondían al uso de macadam y su trayectoria estaba llena de curvas profundas y pendientes altas. A pesar de las deficiencias, los recursos acumulados para su culminación se aprovecharon para beneficiar la industria del cemento y el crecimiento de escuelas de ingenieros especializados en áreas civiles.²¹⁰ En Colombia la producción y comercialización de cemento ha sido uno de los sectores industriales más dinámicos aún durante los periodos de crisis mundial (Depresión de los años 30 y Segunda Guerra Mundial), y esto en parte se originó por la creciente demanda de este material para el desarrollo de caminos y los procesos de urbanización acelerados durante mediados de siglo.

En efecto, Boyacá construyó su plan vial con relación a las ventajas económicas sectoriales de los municipios y a los intereses de los políticos del momento, teniendo en cuenta la articulación de zonas altamente productivas como Tunja, Duitama y algunos lugares del Norte con el Río Magdalena y la frontera colombo-venezolana que se veían como espacios de crecimiento comercial y mercado interregional, espacios articulados por la Central del Norte como eje nodal. Empero, la estructura de la red vial boyacense estuvo caracterizada por la promulgación continua de ordenanzas y decretos que mencionaban la construcción de diferentes caminos, los cuales en realidad no pasaron su fase de aprobación, es decir, gran parte de estos no se llevaron a cabo por canalización de recursos para otros sectores o porque las crisis fiscales obstaculizaban el desarrollo desaforado de los mismos. En este sentido, lo que se ha mencionado sobre infraestructura vial para este departamento corresponde solo a las carreteras que efectivamente se llevaron a cabo, las cuales respondieron a un discurso de expansión de rutas ramales y vecinales complementarias a la vía troncal, el viejo camino de Santafé-Tunja.

209 J. Ocampo, y S. Montenegro, *Crisis mundial, protección e industrialización: ensayos de historia económica colombiana*, (Bogotá, Editorial Norma, 2007), 25-26.

210 V. Urquidi, *Otro siglo perdido. Políticas de desarrollo en América Latina (1930-2005)*, (México: El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 2005), 221-223.

Referencias

Acervos

Archivo General de la Nación-Colombia (AGN)-*Diario Oficial*

Archivo Regional de Boyacá (ARB)-*El Boyacense*

Archivo Central de Sogamoso (ACS)-*Acción Cívica*

Biblioteca Nacional (BNC)-*El tiempo, El Gráfico, Memorias de Obras Públicas.*

Bibliografía contemporánea

Acuña Rodríguez, Blanca. “Circulación indígena de sal e integración socioeconómica en la sierra nevada del Cocuy”, en *Revista Virajes*, núm. 8, Colombia: Universidad de Caldas, enero-diciembre 2006.

Alvear Sanín, José. *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia 1492 – 2007*, Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia, 2008.

García Álvarez, César. *Memoria del ministro de Obras Públicas al Congreso Nacional*, Bogotá: Imprenta Nacional, 1935.

López Uribe. “Carreteras Nacionales”, en *Anales de Ingeniería*, vol. 52, núm. 590, Bogotá: Sociedad Colombiana de Ingenieros, agosto de 1944.

Ocampo, José Antonio, y Santiago Montenegro. *Crisis mundial, protección e industrialización: ensayos de historia económica colombiana*, Bogotá: Editorial Norma, 2007.

Poveda Ramos, Gabriel. *Políticas Económicas, Desarrollo Industrial y Tecnología en Colombia 1925-1975*, Bogotá: Editora Guadalupe, 1976.

Ramírez, María Teresa y Álvaro Pachón. *La Infraestructura del Transporte en Colombia durante el Siglo XX*, Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006.

Salazar Montoya, Jaime. *El transporte en Colombia*, Bogotá: Departamento Administrativo de Planeación y Servicios Técnicos, Presidencia de la República, 1958.

Samper, Darío. *Los transportes en Colombia*, Bogotá: Ediciones de la Contraloría General de la República, 1965.

Urquidi, Víctor. *Otro siglo perdido. Políticas de desarrollo en América Latina. (1930-2005)*, México: El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 2005

Vega Cantor, Renán. *Gente muy Rebelde. Protesta y modernización en Colombia*, Vol. 1, Bogotá: Ediciones Pensamiento Crítico, 2002.