

Colombia A Través De Un Volante

Experiencias del transporte de las familias Cruz Sotelo, Díaz y Ladino.

Belkis Brighith Díaz Díaz & Martín Ricardo Cruz Sotelo

Javier Villamil

Director de Tesis

Universidad Pedagógica Nacional Facultad de Humanidades

Licenciatura en Ciencias Sociales

Bogotá D.C

2026

DEDICATORIA

Belkis Brighth Díaz Díaz

A mi mami preciosa, Sandra Yaneth Díaz, quien es el amor más grande de mi vida. A ti mami quien siempre has estado presente y quien creyó en mí desde el primer momento. Gracias por impulsarme a perseguir este sueño y por enseñarme que podía alcanzar aquello que alguna vez parecía lejano. A ti, quien durante su vida ha dado más de lo normal por sus hijos, a ti quien te tocó ser fuerte y tomar el papel de padre y madre cuando la vida te golpeó duro. Esto es para ti porque en cada detalle y esfuerzo vi tu amor reflejado, para que fuera feliz, por caminar conmigo y no dejarme caer. Te lo dedico a ti porque eres la demostración del amor en carne y hueso. TE AMO CON TODO LO QUE PUEDO SER SANDRA YANETH DIAZ

A mi papi, Óscar Ferney Díaz Rodríguez, no tuve la oportunidad de conocerte, pero siempre has sido parte de mi vida. Siempre me he preguntado porque la vida fue tan injusta contigo. Durante años me he preguntado cómo habría sido conocerte, escucharte, saber qué te hacía reír o cómo habría sido tenerte a mi lado en cada uno de los momentos importantes de mi vida. Hoy mientras culmino esta etapa, no puedo evitar pensar en ti y en la historia que no pudimos vivir juntos, hoy en día quiero pensar que estás orgulloso de mí. A ti papi, quien te fuiste antes de que pudiera conocerte, pero que de alguna manera siempre has estado, esto también lleva un pedacito de ti.

DEDICATORIA

Martín Ricardo Cruz Sotelo

A mi madre, Blanca Emma Sotelo de Cruz, vida de mi vida, mi primera jueza, mi primer apoyo, la primera en mi vida, la persona que siempre está presente, para mí, presento este trabajo como fruto de tu esfuerzo y de tu apoyo incondicional para que yo pudiera estar aquí, hoy madre mía no escribo para mí, escribo para ti y para que te sientas orgullosa del hijo al que has criado, eres la firmeza en mi vida, las palabras como siempre, han de quedar cortas al agradecerte... Solo ten presente que siempre, cuando alguien lea este documento tendrá que leer en el tu nombre y serás parte eterna de mi experiencia universitaria, hoy Blanca Sotelo es el parte del tema central de un trabajo de grado, tus historias, tus alegrías, tus tristezas y tus sueños, hoy espero reflejar en este documento, que orgullo ser tu hijo...te amo Mamá.

A mi padre, Agustín Cruz Dimate, "nunca den por vencido al viejo", no hay en este mundo persona más noble, persona más valiente, persona que cocine más rico el plato de macarrones, yo que te he visto manejar bus, taxi, manejar el sprint en Corabastos para sacar junto con mi madre está familia adelante, como no agradecer tantos apoyos para que yo terminara la carrera, como único agradecimiento hacia ti es que eres el centro del documento, eres junto a mamá lo más importante en mi vida, tus experiencias tus saberes, tu forma de ver la vida y siempre sonreírle y hacerle un chiste. Te amo, te admiro, eres único papá, la palabra padre a algunos les queda grande, y qué hacer cuando a ti te queda pequeña, papá, abuelo, amigo, mecánico y consejero.... Gracias a ti, sin ti este documento no sería posible.

AGRADECIMIENTO

Belkis Brigith Díaz Díaz

- A María Miryam Díaz Beltrán: Gracias por el amor, por cada enseñanza y por todo lo que viví contigo. Aunque no puedas estar físicamente para ver cómo lo logré sé que de alguna manera estás presente. Quisiera abrazarte y decirte abuelita ya acabé. Gracias por haber sido parte de mi historia, por el amor que dejaste en mi vida y por seguir acompañándome de una manera diferente. Te extraño, te recuerdo y te llevo conmigo siempre.

-A Paquito (Plutarco Millán Díaz): Quien hoy ya no está físicamente, pero cuya presencia sigue viva. Tú fuiste mi primer acercamiento al mundo de la conducción desde el Carpati y tus canciones de Vicente Fernández, sin saber que terminaría teniendo un significado importante en mi vida. Gracias por haber sido parte de mi vida y por haber dejado en mí una huella que permanece.

-A Juliana Díaz: Gracias por estar siempre y por compartir conmigo los días buenos, los malos y los peores. Gracias por crecer conmigo, por conocer mis alegrías y mis dificultades, por acompañarme en las distintas etapas y por ser mi hermana, pero también mi compañera.

-A Brayan Díaz: Gracias por las veces en la tuviste que asumir responsabilidades y ocupar un lugar que muchas veces se parecía al de un padre para mí. Gracias por estar siempre, por cuidarnos, por acompañarnos y por estar presente incluso en los momentos difíciles. Soy afortunada de ser tu hermana

-A Jennifer Millán: Gracias por haber estado presente. Porque muchas veces también has sido mamá para nosotros, nos has cuidado, acompañado y brindado tu amor en los momentos en que nos hemos sentido vulnerables y necesitamos ser protegidos. Gracias por ocupar ese lugar tan especial en nuestra familia, por tu amor, por tu cuidado y por todas las veces en las que has estado para nosotros sin esperar nada a cambio.

-A Jorge Ladino: Al quien nunca se deja varar, gracias por abrirme las puertas al mundo de la conducción y por permitirme conocerlo por medio del Azulejo. Gracias por estar, por acompañarme, por cuidar de mí y por ocupar un lugar importante en mi vida. Gracias por enseñarme parte de la vida que hoy intento comprender y narrar. Gracias por permitirme conocer la carretera desde otro lugar y por hacerme entender que detrás de cada vehículo, de cada recorrido y de cada conductor existe una historia.

AGRADECIMIENTO

Martín Ricardo Cruz Sotelo

-Edwin Cruz: Hermano mayor de la camada, faro para todos, ayuda para muchos y me incluyo, que sería de la vida sin esas personas como tú, que nunca se dejan vencer, a las cuales, si la vida les rompe una manguera, tú la cortas, arreglas y sigues tu camino, eres inalcanzable e imparable. Te quiero y nunca dejes de ayudar.

-Nicolas Cruz: Al Gordo, aquella persona que con el tiempo me enseñó a pulir mis acciones, mis convicciones y mis vivencias, de esas personas que siempre están para acompañar y aconsejar, nunca dejes de ser buena persona por más mal que la vida te pague, Te quiero y no cambies nunca.

-Johana Cruz: El orgullo del hogar, mi primera profesora, mi primera amiga, mi única hermana, mi primera tutora, que lindo ser hermano de una persona tan inteligente, la primera profesional de la familia, quien me enamoro de la docencia, espero de todo corazón, algún día ser la mitad de buen profe como lo eres tú. Te quiero y nunca dejes de enseñar con tanto amor.

-Felipe Cruz: A mi hermano mayor, compañero de aventuras y de pasiones, como no enamorarme de la conducción cuando en el sprint me enseñaste a manejar hace varios años, como no agradecer ahora por ello, y es que si estamos precisamente acá es por aquel saber popular de la familia, el manejar. Te quiero nunca dejes de manejar con tanta pasión y de querer a tus carros de esa manera tan hermosa.

-Esteban Cruz: Mi hermano menor, mi hermano más cercano, mi primer amigo, agradezco a la vida por tantas experiencias en la vida juntos, mi vida no está completa sin ti, la conducción nos apasiona de igual manera, espero manejar junto a ti mucho tiempo. Te quiero y espero siempre estar para cuando lo necesites.

-Susana Lopez: Gracias por compartir tu punto de vista sin importar el qué dirán, por apoyar la tesis, por tan valiosa historia y por ser tan buena compañera en la carretera y en la vida de Felipe.

AGRADECIMIENTO COLECTIVO

- A nuestro tutor, más que un tutor aquella persona que desde la academia fue la primera en creer en este trabajo y aún hoy en día sigue creyendo. Agradecemos cada paso, cada guía, cada explicación dada de manera tan amable para corregir los errores, por ser aquella parte esencial para la producción de este documento, gracias profe Villamil por siempre creer.
- A la profe Patricia, como primera arquitecta, por las recomendaciones, contactos y la escucha, gracias por siempre darnos tiempo y espacio para brindarnos ayuda.
- A don William por permitirnos conocer su vida, su historia, sus vivencias, sus orgullos y su familia, agradecemos enormemente aquellas historias que han contribuido a la construcción de este trabajo.
- A don Gonzalo aquel viejo cascarrabias, al cual siempre logramos sacarle una sonrisa, agradecemos llevarnos y traernos de aquellos lugares y demostrarnos la relación tan bonita con su querido Kodiak.
- A la UPN, gracias por presentarnos, por juntarnos y hacernos tan felices, por ser nuestro segundo hogar, por ser parte de nuestra primera cita. Gracias por aquellos recuerdos, aquellas salidas, aquellos docentes y aquellos compañeros que quedarán en nuestros recuerdos y tendrán un lugar especial en nuestros corazones.
- A Andy Mora: Así como tú no desentierras guacas, sino historias, nosotros no escribimos una tesis, escribimos nuestra historia, como no agradecer a la persona que siempre les sonrió a nuestras vidas, que siempre alegra nuestros corazones, que le apasiona conducir, agradecemos ser el vivo ejemplo de la resiliencia.
- A Maykol Gil: Gracias por siempre cuestionarnos y hacernos replantear las cosas, gracias por nunca cambiar, gracias por las reflexiones y finalmente gracias por dejarnos entrar en tu vida y ser parte de ella.
- Alfredo Lozano: Gracias por el tiempo compartido, por las vivencias y experiencias tan variadas.
- Alex Patiño: Gracias por ser apoyo y ser aquella persona que escucha cuando nadie más lo hace.
- A Laura Cucunuba: Gracias por enamorarnos del páramo, y por ser parte del barrio, hoy resistimos y podemos sacar en el alto el nombre de nuestros pedazos, gracias por siempre defender los pinos.
- A Felipe Barbosa: Gracias por mostrar el mundo por medio del deporte que nos hizo unidos y una manada de incapaces.
- Cristian Cetina: Gracias por ser el primer estudiante de conducción a pesar de haber estrellado el carro.
- A Luisa Piñeros: Gracias por tu rebeldía, por ser una amiga incondicional y por siempre escuchar.
- A Cristian Lara: Gracias por conducir tu bici y mostrar otra manera de la conducción, el que se hace a través del alma por medio de la bicicleta.
- Jack y Tony: Por ser la compañía tan intensa, silenciosa e incondicional en nuestras vidas. Por ser motivo de felicidad para nosotros. Gracias por ser la compañía en las largas jornadas, en los momentos de frustración, en el cansancio y también en las pequeñas alegrías de cada avance.
- Por último, gracias a La Chinita vehículo principal de la tesis, al Sprint, al Azulejo, a la Furia Roja, al Carpati, a La Saga, al Renetur, a la Iveco, a La Vispera, al 319, al Katerin, al Boy, a Saturno, al Daewo, a la Monarca, a Fenix, a la Condesa, a la Marqueza, al Oasicoop, al Laser, a Garota, y Atenea, junto con cualquier vehículo que compartiera y fuera parte de nuestras familias, ellos no son vehículos son familiares.

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN.	9
CAPÍTULO I MARCO DE REFERENCIA	13
1.1. Marco Teórico.	13
1.2. Metodología	22
CAPÍTULO II HISTORIA DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA	27
1.1 La arriería y su papel en la economía local:	30
1.2 La llegada del ferrocarril y su impacto en la modernización	34
1.3 La evolución de las carreteras y otros medios de transporte	37
1.4 Transformaciones de la red Vial y el transporte en Colombia.	41
1.5 El Neoliberalismo y la Red Vial.	49
CAPÍTULO III LA COTIDIANIDAD DEL CONDUCTOR COLOMBIANO	63
2.1. Operatividad y Realidad Financiera del Transportador Colombiano.	63
2.2. El Relieve colombiano y su apropiación del espacio.	76
2.3. Infraestructura vial de Colombia percibida por el Conductor.	79
2.4 Creencias del Conductor Colombiano y sus Relaciones Sociales.	85
2.5. La rutina del conductor colombiano en su espacio de vida.	95
2.6. Síntesis que recoge el apartado sobre la Cotidianidad del Conductor	108
CAPÍTULO IV EL PAPEL DE LA MUJER EN ESTE OFICIO	111
3.1. Mujeres al Volante.	116
3.2. Trabajadoras de la Vía.	126
3.3. La Mujer Como Núcleo de la Familia Transportadora.	135
3.4. Mujeres Propietarias.	152
3.5. Consideraciones Finales sobre el papel de la mujer en el sector transporte	162
CONCLUSIONES	165
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	172
ANEXOS:	182

TABLA DE FIGURAS

Figura 0: Retrato de la Familia Cruz con sus vehículos	12
Figura 1: zona rural de la ciudad de Medellín, Camino sobre ladera oriental del Valle de Aburrá	28
Figura 2: <i>Ríos Cauca y Magdalena</i>	29
Figura 3: <i>Mulada que entraba por la vía de Sabaneta a Envigado</i>	33
Figura 4: <i>Monumento al Arriero</i>	36
Figura 5: <i>Llegada Ferrocarril Panamá 1885</i>	31
Figura 6: <i>Primer Anuncio de Ford Motor Company</i>	40
Figura: <i>El primer automóvil introducido por el doctor Marceliano Pulido Marca Orient</i>	40
Figura 8: <i>Construcción del Puente de Girardot</i>	41
Figura 9: <i>Túnel línea</i>	52
Figura 10: <i>El Conductor Colombiano asalariado en la Tractomula en plena faena.</i>	66
Figura 11: <i>El Conductor Dueño, inspeccionando su camión</i>	68
Figura 12: <i>El camión de carga del transportador colombiano</i>	69
Figura 13 y 14: <i>Algunos modelos de Tractomulas que ruedan por Colombia</i>	70
Figura 15: <i>El motor cuando se avería</i>	75
Figura 16 y 17: <i>Viajando por el relieve colombiano</i>	78
Figura 18: <i>Transporte por la vialidad colombiano</i>	80
Figura 19: <i>Al volante por la vía Bogotá - Sogamoso</i>	81
Figura 20: <i>Trayecto de las vías colombianas</i>	82
Figura 21: <i>Imágenes de carreteras en mal estado colombianas</i>	85
Figura 22 y 23: <i>Conductores devoto de la Virgen del Carmen</i>	87
Figura 24: <i>La Imagen de la Virgen del Carmen</i>	88
Figura 25: <i>Accidente Vial</i>	94
Figura 26: <i>El Conductor en una pericia peligrosa en la carretera</i>	95
Figura 27: <i>Casa de la Familia Cruz</i>	96
Figura 28: <i>Vivienda de la familia Cruz</i>	98
Figura 29: <i>Imágenes de objetos de vehículos en la casa de la Familia Cruz</i>	99
Figura 30: <i>Foto del grupo familiar Cruz</i>	100
Figura 31: <i>El Primer autobús manejado por el señor Agustín Cruz</i>	101
Figura 32: <i>La familia Cruz en la Ciudad</i>	102
Figura 33 y 34: <i>El Carpati en sus años dorados y el estado actual: un vehículo que desde que su dueño falleció quedo en total abandono</i>	105
Figura 35: <i>El vehículo actual de la familia Díaz</i>	107
Figura 36: <i>El matrimonio Cruz</i>	116
Figura 37: <i>Padre transportista y su hija</i>	119
Figura 38: <i>Mujer Transportista de la familia Cruz</i>	120
Figura 39: <i>la figura de la mujer transportista</i>	126
Figura 40 y 41: <i>Mujeres trabajadoras en la carretera</i>	135
Figura 42: <i>La mujer como núcleo familiar</i>	151
Figura 43: <i>La mujer acompañando a su pareja</i>	152
Figura 44: <i>Esposos casándose frente a su vehículo</i>	164

INTRODUCCIÓN.

La investigación que se presenta, construye el relieve colombiano en dos grupos fundamentales, uno relacionado con la movilidad y el otro con la economía nacional, representado por los conductores de vehículos de transporte de carga, a lo largo de los últimos 5 años y en la ruta específica de Bogotá - Sogamoso.

El fin del estudio es realizar un análisis de Colombia al volante, bajo el enfoque de la experiencia del transporte de familias colombianas que se han dedicado toda su vida a este oficio y los principales desafíos contemporáneos que enfrentan los mismos, su cultura y su labor, abordándolo a partir de tres ejes, como lo son: la reconfiguración de género en las carreteras con el surgimiento de las mujeres conductoras, la memoria histórica del tránsito vehicular que abarca desde la arriería tradicional hasta el desarrollo de ferrocarriles y autopistas y la incidencia de las políticas públicas de conectividad territorial en la calidad de vida y el sustento de las comunidades vinculadas a la carga.

Contando con una revisión bibliográfica y teórica de los hechos históricos que marcaron y definieron la evolución de los medios de infraestructura vial en Colombia, las políticas del Estado, las cuales han tenido en sus manos el desarrollo de la economía, a través de la construcción de las vías que acercan y comunican las zonas productivas del país, así como los testimonios de los propios conductores, que a través de su experiencia demuestran su conocimiento acerca de este tema. La metodología escogida para la investigación es de índole cualitativa con un enfoque profundamente etnográfico como método exclusivo de la geografía humana. Asimismo, las técnicas y herramientas que se aplicarán para el acercamiento a los actores serán la observación participante, las entrevistas abiertas, la autoetnografía, la cartografía social y el análisis de narrativas y símbolos. La población o comunidad a trabajar son los conductores de transporte de pasajeros y de carga de las rutas seleccionadas de Bogotá, Sogamoso por medio de la familia Cruz, Díaz y Sotelo.

Asimismo, el estudio se estructura de la siguiente manera: La introducción que contiene: el resumen, planteamiento del problema, preguntas de investigación y los objetivos, el Capítulo I denominado Marco de Referencia, el cual contiene: el marco teórico y la metodología. Seguidamente el Capítulo II, referido al contexto histórico del transporte en Colombia desde la perspectiva geográfica, el cual contiene los siguientes puntos: las carreteras colombianas y su evolución, el transporte colombiano, su origen y evolución, el transportista colombiano y su historia.

Capítulo III: La cotidianidad del Conductor colombiano, el cual contiene los siguientes puntos: la operatividad y realidad financiera del transportador colombiano, el relieve colombiano y su apropiación del espacio, infraestructura vial de Colombia percibida por el conductor, creencias del conductor colombiano y sus relaciones sociales, la rutina del conductor colombiano en su espacio de vida y síntesis que recoge el apartado sobre la cotidianidad del conductor.

Y por último se tiene el capítulo IV denominado el papel de la mujer en el oficio de transportista, el cual contiene los siguientes puntos: mujeres al volante, trabajadoras de la vía, la mujer como núcleo de la familia transportadora, mujeres propietarias y consideraciones finales sobre el papel de la mujer en el sector transporte, finalizando la investigación con las conclusiones finales.

A continuación, se presenta en el siguiente apartado, el planteamiento del problema, donde se puede contextualizar que históricamente, el relieve colombiano se ha presentado con una topografía fragmentada por sus tres cordilleras, la del tramo occidental, la del tramo central y la del oriental, todas ramificaciones de la cordillera de los Andes, lo que ha condicionado la integración nacional. Sin embargo, más allá de la altimetría, existe una

construcción subjetiva del paisaje. Para el conductor de transporte de carga, el relieve no es una cifra en metros sobre el nivel del mar, sino una experiencia de fricción espacial.

Colombia, como país andino, está marcada por un relieve accidentado, diverso y desafiante. Este paisaje físico, rodeado de cordilleras, valles, páramos, selvas y llanuras, no solo ha modelado el desarrollo de la infraestructura, sino que también ha influido profundamente en la manera en que se vive el territorio. En el caso de los conductores de vehículos de carga, el relieve no es solo un entorno natural sino un condicionante de su trabajo, el cual implica habitar y recorrer un territorio desafiante: relieves montañosos, climas cambiantes, rutas mal mantenidas, inseguridad vial y presencia intermitente del Estado. Esto hace que su trabajo no sea únicamente técnico o funcional, sino que lo convierte en profundamente humano. El conductor no carga solo mercancías o pasajeros, también historias familiares, tensiones emocionales, sueños, cansancio y memorias.

Es por ello, que los autores acotan que durante años observaron la manera en que sus familias describen el paisaje de manera empírica, ellos sabían cuándo se aproximaba una gran pendiente o un valle largo o incluso una llanura. A través, de sus experiencias como conductores podían representar el espacio incluso sin estar en él, por medio de imágenes mentales que eran capaces de igualar en veracidad a la realidad por la cual transitaban, después cuando en la universidad estudiaron y aprendieron de los procesos geográficos de la formación del relieve pudieron darles un soporte teórico a los conocimientos heredados por sus padres, desde allí nace este trabajo de grado como una resignificación a estos saberes.

De acuerdo a lo planteado anteriormente, surge la siguiente interrogante: ¿Cómo a través del volante las familias Cruz, Díaz y Sotelo han visto las experiencias del Transporte colombiano, específicamente en la vía Bogotá - Sogamoso?

Luego de formular la interrogante, se definen los objetivos de investigación, siendo el objetivo general: Analizar las experiencias del transporte colombiano a través del volante de las familias Cruz Sotelo, Díaz y Ladino en las rutas Bogotá – Sogamoso. Y los objetivos específicos son los siguientes: Examinar el contexto histórico del transporte en Colombia desde la perspectiva geográfica, describir la cotidianidad del conductor a través de las experiencias tras el volante de las familias Cruz Sotelo, Díaz y Ladino en la ruta Bogotá – Sogamoso y estudiar el papel de la mujer en el oficio de transportista en la ruta Bogotá – Sogamoso.

Figura 0: Retrato de la Familia Cruz Sotelo con sus vehículos



Fuente: Archivos personales. Un retrato que habla de la historia de una familia que dedicó toda su vida al oficio de transportistas. Una foto inédita y que contiene el alma de este estudio.

CAPÍTULO I

MARCO DE REFERENCIA

1.1.Marco Teórico.

El siguiente marco teórico tiene la finalidad de dar una base conceptual para el análisis del transporte de Colombia por medio de la experiencia de familias conductoras, en la ruta Bogotá – Sogamoso, acotando que Colombia cuenta con una geografía diversa y accidentada, donde las rutas viales pasan a ser más que infraestructuras físicas, asociándolas con un panorama más social, donde ocupa un lugar la memoria. Así, la topografía nacional no solo condiciona la movilidad, sino que moldea la subjetividad y el conocimiento práctico del camionero, convirtiendo la carretera en un espacio donde la geografía física y la experiencia humana se construyen mutuamente.

Desde una mirada multidisciplinar, esta investigación se nutre desde los estudios de la movilidad (Cresswell, 2006), la geografía crítica (Harvey, 2006), la antropología del transporte (Augé, 2007), los estudios culturales sobre el territorio (Silva, 2015). También suma un enfoque que nos permite cuestionar las formas en que las dinámicas del transporte reflejan las estructuras de clase, acumulación capitalista y la apropiación desigual del espacio. La circulación, incluido el transporte, es parte fundamental del proceso de reproducción del capital (Marx, 1867/2008).

En este sentido, el transporte no es solo un canal de unificación nacional, sino también un escenario de lucha, resistencia y de reproducción de desigualdades. El conductor como sujeto que media entre capital, mercancía y territorio, no solo vive las condiciones materiales

del relieve colombiano, sino que también las interpreta y permiten resignificar su oficio y su experiencia.

El transporte en Colombia ha sido un elemento fundamental en la configuración territorial, económica y social del país. Por mucho tiempo, los diferentes modos de transporte han mostrado las condiciones geográficas, políticas y tecnológicas de cada época, y así mismo ha permitido y limitado la movilidad y el desarrollo de las regiones. Cada etapa ha dejado huellas significativas para muchos colombianos en su vida cotidiana y en su forma de entender el espacio, desde los caminos indígenas y coloniales, pasando por el auge del transporte fluvial y ferroviario en el siglo XIX, hasta la consolidación del transporte terrestre motorizado en el siglo XX.

Sin embargo, también es una respuesta en la cual se ven las relaciones de poder y los modos de producción predominantes. El desarrollo del transporte forma parte de la infraestructura económica que sostiene la estructura social, política e ideológica del país. López (2013) afirma que el desarrollo de estas infraestructuras fue desigual y limitado por conflictos políticos, falta de inversión y decisiones centralistas que beneficiaban a ciertos territorios

Desde esta perspectiva, los conductores representan una clase trabajadora, precarizada y fragmentada, donde su labor sostiene la circulación de mercancías en una economía capitalista dependiente del transporte terrestre. Su experiencia cotidiana de largas jornadas, riesgos constantes, inestabilidad laboral, reflejan condiciones de explotación. Así mismo el camión o el bus no es simplemente un medio de transporte, sino una unidad de producción, donde se manifiestan las relaciones de clase como formas de apropiación del territorio.

El transporte terrestre después de la segunda mitad del siglo XX, adquirió una dimensión cultural significativa, consolidando figuras como el “camionero” o el “busetero”, con identidades propias, valores, códigos de conducta, símbolos, y representaciones que hoy

hacen parte del imaginario colectivo social. La carretera, además de ser un espacio de tránsito se convirtió en un escenario social, donde confluyen historias, tensiones y relaciones de poder entre el Estado, las empresas de transporte, y los trabajadores.

El conductor desarrolla una geografía vivida, como señala De Certeau (1980), donde el cuerpo, el tiempo y el espacio se entrelazan. A través del volante, se enfrenta cotidianamente a la dureza del territorio como lo son las pendientes pronunciadas, neblinas que borran el horizonte, derrumbes que interrumpen los horarios, curvas cerradas que demandan destreza y atención constante. Así, el relieve es prueba y adversario, pero también compañero y maestro.

Milton Santos (1996), dice que todo sujeto que transita el espacio produce una lectura activa del mismo. En este caso, los conductores construyen un saber geográfico popular, una especie de “geografía del volante” que contrasta y complementa el saber institucional. Desde un enfoque crítico la infraestructura vial en Colombia no debe interpretarse como una señal de progreso técnico o desarrollo nacional, sino como un instrumento material al servicio del capital. Las carreteras, puentes, túneles, entre otros, nacen con las relaciones de producción, la acumulación de capital y la disputa por el control del espacio. En los marcos del capitalismo periférico, como sucede con el caso colombiano, la infraestructura cumple una doble función; facilitar la circulación de mercancías hacia los centros de consumo global como lo son los puertos, zonas francas, ciudades intermedias y permitir la extracción de recursos naturales como hidrocarburos, minerales, alimentos de las zonas periféricas y rurales.

Es bien, saber que Sánchez & Núñez, (2017) admiten que el desarrollo vial, lejos de democratizar el acceso al territorio, reproduce y profundiza las desigualdades regionales, enfocándose en las inversiones de áreas con mayor rentabilidad económica y dejando otras regiones en condiciones de abandono. La planificación vial en Colombia ha respondido a las

necesidades de las élites económicas, los intereses del capital transnacional y las agendas geopolíticas del Estado. En la segunda mitad del siglo XX, los grandes planes de infraestructura como el Plan Vial Nacional (1950-1960), financiado con apoyo de organismos multilaterales y asesoría de misiones extranjeras (como la Misión Currie), fueron parte de un proyecto modernizador basado en el desarrollismo, que asumía la infraestructura como motor de crecimiento.

No obstante, (López (2013) y Machado (2005), afirman que este panorama no cuestionaba las bases estructurales de la desigualdad, sino que las profundizaba al imponer un modelo de desarrollo centrado en la extracción, la exportación y el consumo, en lugar de la redistribución y la justicia territorial. Es entonces, cuando la infraestructura vial, se convierte en una materialización del capital fijo, definiendo que se trata de una inversión que no produce mercancías directamente, pero que condiciona el tiempo de circulación y la valorización del capital, al reducir los costos logísticos y facilitar el acceso a nuevas fuentes de riqueza.

Esto explica, lo dicho por Restrepo, (2020), qué el Estado colombiano haya priorizado grandes proyectos viales como las autopistas 4G, los corredores estratégicos de exportación, y los megaproyectos de interconexión logística, muchas veces en alianza con el sector privado, a través de figuras como las Alianzas Público-Privadas (APP), lo cual desplaza el interés público en favor de la rentabilidad corporativa. Por ejemplo, las nuevas carreteras concesionadas imponen peajes altos, condiciones de circulación restrictivas, y marcos regulatorios que benefician a grandes empresas de transporte, mientras marginan a los pequeños propietarios de vehículos y a los conductores independientes.

Finalmente, puede expresarse que la expansión vial en Colombia, ha estado acompañada de procesos de militarización y control territorial, particularmente en regiones del conflicto armado, el narcotráfico o los movimientos sociales han cuestionado el modelo

de desarrollo impuesto. Las carreteras, en este sentido, no son solo canales de movilidad, sino infraestructuras de dominación que permiten al Estado y al capital intervenir, vigilar y disciplinar los territorios y sus poblaciones.

La cultura del transporte en Colombia, especialmente la que gira en torno a los conductores de vehículos de carga y pasajeros, está construida por un campo lleno de prácticas que deben analizarse desde una lectura crítica que vincule trabajo, territorio y poder simbólico. Estos no son elementos aislados, sino que son formas de conciencia social que surgen de condiciones materiales específicas y de relaciones estructurales de clase y poder.

El enfoque de Williams, R. (1980) sobre la cultura como un modo de vida, permite comprender que la cultura del conductor no se limita a costumbres, sino que expresa un proceso de resistencia, adaptación y significado en el marco de una experiencia laboral marcada por la explotación, la movilidad forzada y la inseguridad. Las canciones populares de carretera, los letreros decorativos en los camiones, los rituales de protección en los trayectos difíciles, y los relatos orales sobre accidentes o rutas, constituyen expresiones de una cultura popular viva, que surge como respuesta a condiciones materiales muchas veces precarias.

La experiencia vivida de clase propuesta por Thompson, E. P. (1989) es útil para entender cómo los conductores no son solo eso, sino que cumplen con una función económica, que son sujetos históricos que construyen identidad y conciencia a partir de sus condiciones materiales de existencia. Los socios al ser conductores se convierten en formas de resistencia frente a la desvalorización social y laboral que sufren en el sistema.

Por otro lado, esta cultura está ligada al espacio, el cual según Lefebvre H. (2013), no es un escenario neutro, sino un producto social moldeado por intereses económicos y políticos. La carretera colombiana, lejos de ser solo un canal de tránsito, representa un espacio de tensión entre lo vivido, lo planificado y lo imaginado: espacio percibido, espacio

concebido y espacio vivido. En la dialéctica del espacio propuesta por Lefebvre, el conductor, en su tránsito cotidiano, experimenta estas tres dimensiones al mismo tiempo: transita por vías (concebido) las cuales están habitadas por significados culturales (vividas) y condicionadas por las formas de producción y trabajo (percibidas).

Así mismo, Henri Lefebvre desarrolló la idea de la producción del espacio, como proceso en el que los intereses del capital transforman el territorio según las necesidades de acumulación. Pero, este espacio también es habitado por prácticas y significados que no encajan en la lógica funcionalista del capital: el conductor al recorrer y nombrar los caminos, al asignar sentidos afectivos o peligrosos a ciertas rutas, reescribe el territorio con significados propios, no siempre alineados con el discurso técnico del desarrollo vial.

Quijano A. (2000) ayuda a entender cómo los relieves están atravesados por la misma línea del poder, una estructura de jerarquías raciales, espaciales y epistemológicas heredadas del colonialismo que organizan el trabajo y la movilidad en América Latina. En Colombia, esta línea se expresa en la forma en que ciertos territorios, como: el sur, el oriente, las zonas rurales y montañosas, así como ciertos cuerpos representados por: el campesino, el conductor, la mujer trabajadora, son vistos como “atrasados” o “secundarios”, mientras que el centro urbano y tecnocrático aparece como el referente del desarrollo. Así, el transporte está cargado de las desigualdades geográficas y sociales.

La cultura del transporte no es una manifestación neutral, sino del trabajo, el territorio y la nación. Hall, S. (2010) afirma que son fundamentales para el ejercicio del poder porque moldean lo que las personas creen posible, justo y deseable. En ese sentido, la figura del conductor se convierte en un punto de conflicto sobre el lugar del trabajo popular en el proyecto de país.

Así mismo, Harvey, D. (2006) aporta que la carretera no es solo una infraestructura,

sino un medio de circulación de la capital y un dispositivo de control territorial. Pero también es un espacio donde los sujetos subordinados producen cultura, conciencia y comunidad.

Es importante, entender que la cultura del transporte no debe entenderse de manera marginal o folclórica, sino como un campo de lucha donde se manifiestan, negocian y resisten las condiciones materiales impuestas por el sistema capitalista. Los conductores no solo transportan mercancías: transportan historias, identidades, sentidos de pertenencia, memorias del territorio y formas de vida que desafían las representaciones dominantes.

Desde pensadores como Herbert Marcuse, Erich Fromm, E.P. Thompson y Marx es posible comprender la figura del conductor y no solo como un agente económico o cultural, sino también como un sujeto humano integral donde su existencia está marcada por la contradicción entre su potencial creativo y su reducción a la fuerza de trabajo dentro del sistema capitalista. Asimismo, los conductores de vehículos de carga y pasajeros en Colombia son sujetos sociales donde su identidad se ha venido configurando por medio de experiencias, prácticas, saberes y desafíos. Su cotidianidad transcurre entre la carretera, los terminales, los talleres y las largas horas de espera o tránsito, marcando una rutina que muchas veces combina soledad, resistencia y comunidad.

El conductor es un trabajador que se reproduce desde la experiencia de la alienación la cual Marx la definió como la pérdida del control sobre los productos de su trabajo, sobre el proceso mismo del trabajo, sobre su relación con otros y sobre su propia esencia humana. De este modo, la jornada del conductor se convierte en una forma de existencia donde el tiempo no le pertenece, donde su cuerpo es instrumentalizado y donde su vida cotidiana está subordinada a deberes externos, representados por el cronograma, la rentabilidad, la ruta, el peaje, el flete.

En el capitalismo periférico colombiano, el transporte terrestre ha funcionado como un soporte esencial en la circulación de mercancías y de fuerzas laborales. Kergoat (2003)

afirma que, durante décadas, este sector ha estado organizado bajo una racionalidad económica que ha privilegiado la eficiencia y el rendimiento, consolidando lo que se conoce como una "división sexual del trabajo", donde las tareas de fuerza y movimiento técnico se asignan al varón mientras se excluye lo femenino del espacio productivo. Sin embargo, el ingreso progresivo de mujeres al volante revela fisuras en este orden tradicional.

Asimismo, McDowell (1999), sostiene que históricamente, el volante ha sido asociado con atributos ligados al estereotipo masculino. Como señala la geografía feminista, los espacios de transporte no son neutros, sino que están "generizados"; es decir, han sido diseñados por y para hombres, estableciendo barreras que dictan quién tiene derecho a habitar la carretera. En este contexto, la participación de las mujeres ha sido marginal o cuestionada.

En la línea temporal, el mundo del transporte, en especial cuando se trata de la conducción, ha estado fuertemente masculinizado. El volante ha sido asociado con la fuerza física, el riesgo, la resistencia emocional y la destreza técnica, atributos tradicionalmente ligados al estereotipo masculino. En este contexto, la participación de las mujeres ha sido marginal, invisibilizada o cuestionada, siendo relegada a roles secundarios.

En los últimos años, las mujeres en Colombia han comenzado a romper estas barreras. Estas conductoras no solo reclaman un lugar en la vía, sino también el derecho a una narrativa propia. Según Gilligan (1982). Sus experiencias revelan una "ética del cuidado" aplicada a la conducción, donde la seguridad y la solidaridad transforman la agresividad tradicional del gremio. Al mando de tractomulas o buses, demuestran que la capacidad de sostener el trabajo en carretera no está determinada por el género, desafiando la naturalización de prácticas machistas.

Las mujeres conductoras no solo reclaman un lugar en la carretera, sino también el derecho a ellas. Sus experiencias revelan formas diferentes de habitar el espacio del transporte: una sensibilidad distinta frente al cuidado, la seguridad, el trato con los demás y la

solidaridad con otros conductores. Al mismo tiempo, su participación cuestiona la naturalización de ciertas prácticas machistas dentro del gremio y visibiliza la necesidad de repensar la cultura del transporte desde una lógica más inclusiva y equitativa.

El ingreso de mujeres al mundo del transporte permite reflexionar sobre la división sexual del trabajo y cómo ciertos oficios han sido históricamente construidos como “propios” de un género. Además, muchas mujeres que conducen hoy en Colombia lo hacen en condiciones similares o más precarias que sus pares masculinos. Por tanto, la lucha por su inclusión no puede reducirse a una cuestión de visibilidad, sino que debe ir acompañada de mejoras concretas en términos de acceso a derechos laborales.

Más allá del volante, las mujeres sostienen el ecosistema del transporte en zonas de descanso y paraderos. Estas tareas, a menudo invisibilizadas, representan lo que la economía feminista denomina "trabajo de reproducción social": actividades de alimentación y cuidado sin las cuales el sistema productivo colapsaría. Reconocer que el transporte no es solo el vehículo, sino esta red de soporte vital, permite ampliar la mirada sobre la infraestructura nacional.

La participación de las mujeres en la vía permite cuestionar las jerarquías de género que atraviesan la producción del espacio y del trabajo. Sus prácticas revelan las formas en que el capital y el patriarcado se articulan para invisibilizar ciertos trabajos, mientras exaltan otros. Al mismo tiempo, estas mujeres desafían tales jerarquías mediante formas cotidianas de agencia, resistencia y resignificación.

Finalmente, estudiar la presencia femenina en la carretera permite ampliar la comprensión de la cultura transportadora en Colombia: no solo como una esfera exclusivamente masculina, sino como un entramado vivo, donde el género, el trabajo, la clase y el territorio se entrecruzan en el trayecto diario. La vía se vuelve así un escenario de disputa donde se reclama el derecho a habitar y significar el país desde la experiencia de la mujer.

1.2. Metodología

La presente investigación se desarrolla desde un enfoque cualitativo, el cual tiene como característica entender lo social como una realidad construida, conocida, interpretada y expresada por los individuos que viven en ella. Para Flick, U. (2015) dicho enfoque, reconoce que las condiciones y situaciones que se presentan en la realidad son únicas e irrepetibles, de ahí se partirá para entender que los resultados que serán presentados a lo largo de la investigación sean válidos y exclusivos a este estudio. El análisis de todas esas interacciones se hizo tomando como referencia los postulados del interaccionismo.

Para obtener todos esos resultados se utilizó la etnografía como método cualitativo, según Guber, R. (2001) la etnografía no consiste solo en anotar "lo que pasa un camión subiendo una montaña", sino en interpretar el significado que ese acto tiene para los sujetos, como por ejemplo qué significa para el conductor "coronar" esta montaña en términos de estatus, riesgo o identidad. Para dichas anotaciones se utilizó un diario de campo como principal herramienta de recolección de datos además de varias actividades entre las cuales se encontraron entrevistas y cartografías sociales hechas a grupos específicos de conductores.

La investigación se centró desde un enfoque cualitativo con orientación a un carácter crítico etnográfico, según Fals Borda (1987), es un método de estudio y acción que busca obtener resultados fiables y útiles para mejorar situaciones colectivas, basando la investigación en la participación de los propios colectivos a investigar.

No se parte del investigador como figura neutral, sino como un sujeto situado, que participa en el mundo que investiga. Este enfoque busca reconstruir el transporte, del territorio y de la experiencia de los conductores desde una mirada vivencial y lógica, reconociendo que las carreteras no son solo infraestructuras, sino espacios sociales y culturales.

La etnografía se orienta en captar las prácticas, saberes y representaciones que configuran la vida en la carretera, en un proceso horizontal, de co-aprendizaje y transformación. La autoetnografía a su vez permite que el investigador reconozca su propia experiencia en la carretera para la construcción de saber.

Según Adams y Bochner (2011) La autoetnografía es un enfoque metodológico de investigación cualitativa que busca describir y analizar sistemáticamente la experiencia personal (*auto*) con el objetivo de comprender la experiencia cultural y social más amplia (*ethno*). "La autoetnografía es un enfoque de investigación y escritura que busca describir y analizar sistemáticamente la experiencia personal para comprender la experiencia cultural. Esta aproximación desafía las formas canónicas de hacer investigación y representar a los demás, y trata la investigación como un acto político, socialmente justo y consciente." (Adams et al., 2011, p. 273).

A diferencia de la etnografía tradicional, donde el investigador observa a la comunidad desde una posición exterior, en la autoetnografía el propio investigador o los colaboradores mediante narrativas en primera persona se posiciona dentro del tejido social estudiado. Utiliza herramientas autobiográficas como diarios de campo, reflexiones introspectivas, memorias de viaje y relatos de vida para conectar las vivencias subjetivas individuales con las estructuras históricas, políticas y espaciales que las rodean.

La metodología, más allá de describir la vida de los transportadores, se busca: Comprender cómo los conductores y trabajadores de la vía producen una perspectiva sobre el país, el territorio y su oficio, reconocer a la carretera como un territorio vivido, desigual y cargado de significado, visibilizar prácticas invisibilizadas, especialmente las de mujeres en la vía, y recoger memorias vivas que no están sistematizadas, generar una aproximación situada que respete los saberes populares, la palabra oral, el relato cotidiano y la resistencia

de quienes hacen del camino su espacio vital y representar los saber geográficos que de los conductores fuera de la academia.

Para recolectar y analizar toda la información obtenida a través del proceso de investigación cualitativa, es necesario valerse de los recursos necesarios, que validen los datos que fueron abordados por los investigadores en todo su recorrido metodológico y en el acercamiento a la realidad del relieve colombiano a través de los conductores de transportes de pasajero y de carga. De este modo, se presentan dichas técnicas y herramientas,

Entre las técnicas, se encuentra la observación participante que se desarrolló a través de recorridos de acompañamiento a bordo de los vehículos de transporte de carga y pasajeros en las rutas seleccionadas que conectan a Bogotá, Sogamoso. En lugar de asumir una postura de distanciamiento exterior, el investigador se integró en la cotidianidad del viaje compartiendo el microespacio de la cabina y la dinámica del trayecto junto a los conductores.

Esta inmersión profunda permitió registrar no solo los aspectos formales de la conducción, sino la vivencia directa del oficio en sus múltiples dimensiones temporales y espaciales. A través del registro continuo en diarios de campo y notas reflexivas, se presta especial atención a los tiempos de espera y paradas obligatorias, como las filas en peajes, los tiempos de cargue y descargue, las pausas en paraderos de carretera y las interrupciones causadas por contingencias viales o fallas geológicas.

Asimismo, la presencia directa en la ruta facilitó la lectura de los sentidos del cuerpo y la afectación corporal que demanda la conducción prolongada en la topografía colombiana. Se observarán las manifestaciones de la fatiga, los ritmos de sueño y alimentación, el esfuerzo físico ante pendientes pronunciadas y las estrategias corporales adoptadas para responder al cansancio acumulado. En esta misma línea, la técnica permitió captar cómo el

conductor percibe y dialoga con el paisaje y el relieve, transformando la geografía física en un espacio vivido donde la lectura del clima, las curvas y las pendientes se integra a su saber práctico y a su memoria territorial.

Por último, el acompañamiento continuo posibilitó el análisis de las relaciones sociales en sus entornos naturales de interacción. Se registraron las formas de comunicación no verbal entre conductores en la vía, las dinámicas de solidaridad intergremial ante emergencias, el lenguaje propio del oficio y la interacción con otros actores de la carretera, como autoridades, mecánicos y comerciantes locales de la ruta Bogotá - Sogamoso.

De igual manera, se observó la gestión del vínculo afectivo a la distancia con el hogar y la configuración del entorno de la cabina como un espacio propio de pertenencia. La observación participante ofreció así un corpus de datos de alta densidad cualitativa que conecta la experiencia subjetiva del sujeto con las estructuras viales, culturales y socioeconómicas que atraviesan el transporte en el país. En este sentido se realizaron recorridos acompañando rutas de transporte de carga y pasajeros, buscando observar dinámicas del oficio, tiempos de espera, relaciones sociales, sentidos del cuerpo y del paisaje, registrando: conversaciones espontáneas, rituales del trabajo, paradas clave (tintos, baños, comidas), apropiación del vehículo y conocimiento de la vía Bogotá - Sogamoso. En este mismo orden de ideas, se elaboraron entrevistas abiertas dirigidas a: conductores de tractomulas y mujeres trabajadoras en peajes, paraderos, estaciones, ventas de tinto.

Con respecto, a la utilización de la autoetnografía, los investigadores registraron su experiencia personal como pasajeros y observadores en los recorridos en las rutas de Bogotá - Sogamoso, donde se reconstruyeron: percepciones del relieve, diálogos, emociones frente al viaje, el peligro, la espera, y memorias personales relacionadas con el camino o la familia. Otra de las actividades realizadas fueron los talleres o ejercicios participativos donde se

invitó a los actores a dibujar, narrar o trazar el país desde la carretera, para obtener de ellos: lugares significativos y tramos difíciles o cargados de memoria. Por último, se definió la población y comunidad a trabajar, contando con los conductores de la familia Cruz Sotelo y la familia Díaz, siendo la ruta seleccionada Bogotá – Sogamoso, que es una de las más antiguas de Colombia, durante el período 2020 – 2025.

CAPÍTULO II

HISTORIA DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA

“El capital como flujo no solo afecta la economía, sino que también organiza el espacio, generando ciudades, industrias y relaciones sociales que se ajustan a sus necesidades”. (Harvey)

Al relacionar, el desarrollo de un sistema eficiente de transporte, para Colombia ha representado siempre un gran desafío, diversos factores como su topografía que es una de las más escarpadas del mundo, sumado a que la gran mayoría de su población vive en una de las tres cadenas montañosas en la que los Andes se divide, en el nudo de los pastos en el sur del país, constituyen verdaderos retos para el transporte. Durante el periodo colonial y hasta mediados del siglo XIX, el producto principal de exportación era el oro, por lo que los costos de transporte nunca fueron un reto, pero después Colombia en su deseo de integración a la economía mundial se da cuenta del potencial en la exportación de productos como el tabaco y el café, pero a su vez de los altos costos de transporte es por eso que comienza un auge de los ferrocarriles y tiempo después las carreteras.

Para dar un contexto histórico se puede hablar de transporte en Colombia, a partir de los caminos indígenas que fueron elaborados en nuestro país, desde allí se puede hablar de un modo de movilidad en nuestro territorio, estos senderos con el paso del tiempo se convierten en caminos reales y después en vías de acceso a diferentes lugares. Así poco a poco, en Colombia han evolucionado las rutas y con ello los medios y las maneras de transporte.

Mientras que Meisel (2011), acota que el siglo XIX marcó un cambio importante con la implementación del transporte fluvial y ferroviario, que respondió en primera instancia a las necesidades de una burguesía comercial naciente que buscaba integrar los mercados internos y fortalecer los vínculos con el capital extranjero. Se dice, que el río Magdalena se

convirtió en el principal conducto de comunicación entre el interior y la costa atlántica del país, facilitando el comercio y la migración. Seguidamente, con la construcción del ferrocarril, especialmente el de Antioquia y del Pacífico se buscó superar las barreras impuestas por el relieve montañoso y promover la integración económica entre regiones.

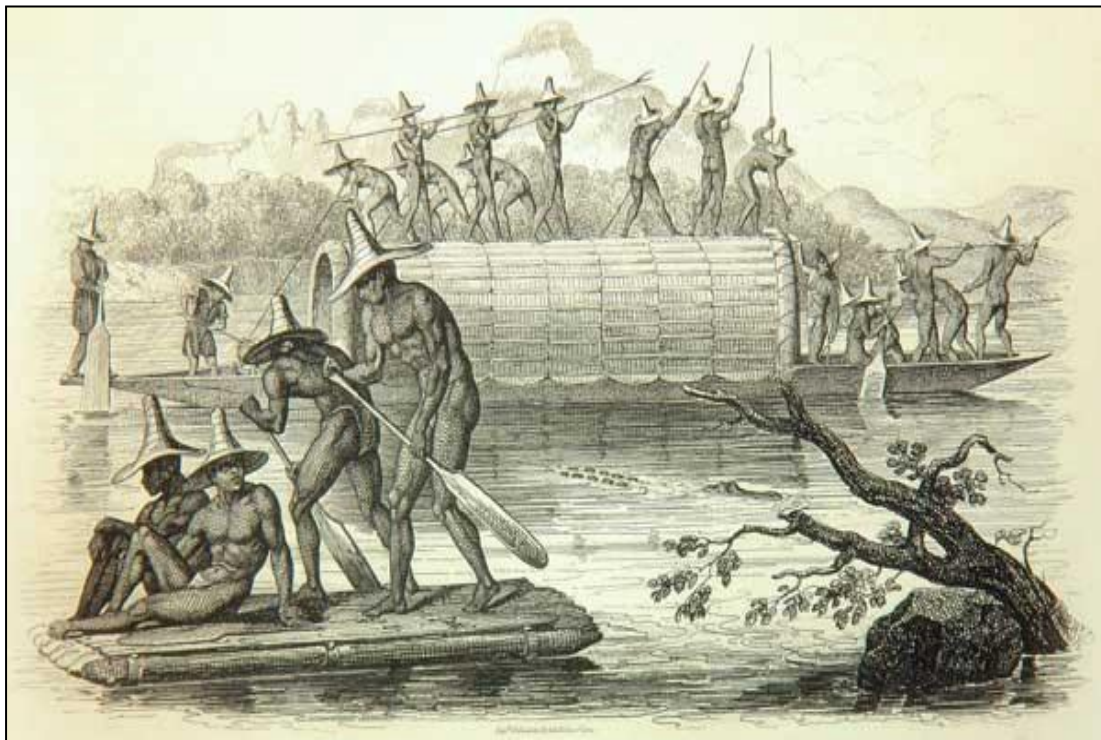
Figura 1: *zona rural de la ciudad de Medellín, Camino sobre ladera oriental del Valle de Aburrá*



Fuente: Archivo Fotográfico de la Biblioteca Pública Piloto de Medellín.

Durante la colonización se tenía presente que movilizarse por vía terrestre en el país era una tarea compleja, en esta época el transporte se desarrolló de manera fluvial por medio de los ríos Cauca y Magdalena, como se muestra en la siguiente figura:

Figura 2: *Ríos Cauca y Magdalena*



Fuente: Ilustración Banco de la República.

Hay que destacar que grandes tramos de las carreteras fueron construidos encima de los sedimentos de los antiguos caminos reales coloniales y esto ayudó a mejorar las condiciones de las trochas y caminos indígenas. Buena parte de esta superposición de rutas obedece a las características de nuestra topografía, donde se alternan valles, ríos y cordilleras que obligan a buscar los puntos más accesibles para el transporte de mercancías, buscando siempre por ejemplo el punto de mayor estrechez del cauce de los ríos para vadearlo o construir puentes.

Es por ello, que la historia del transporte en Colombia es un reflejo de la evolución social, económica y cultural del país. Desde la arriería en el siglo XIX hasta la modernización de la infraestructura en el siglo XXI, el transporte ha sido un factor clave en el desarrollo de Colombia. En este capítulo explicaremos de manera detallada, cómo se exploran los hitos

más significativos en la evolución del transporte en el país, destacando los cambios en los medios de transporte y la infraestructura a lo largo del tiempo.

De acuerdo a ello, Safford, F. (2010) documenta que, durante gran parte del siglo XIX, la arriería fue el medio de transporte predominante en Colombia. Los caminos eran rudimentarios y el transporte se realizaba principalmente a pie, a caballo o en mula. Las distancias eran largas y los viajes podían durar días. Por ejemplo, un viaje de Bogotá a Neiva podía tomar hasta cinco días. A pesar de los intentos de modernización, como la construcción de ferrocarriles, el avance fue lento y la arriería continuó siendo la opción más viable para la mayoría de la población.

Sintetizando lo dicho anteriormente, se puede observar que, desde el punto de vista de la geografía económica moderna, ésta puede afectar el ingreso de un país por medio de canales directos e indirectos. Los canales directos se enfocan en los efectos de la geografía sobre la productividad (naturales, climas extremos, esfuerzo físico). Pero la geografía también puede afectar el ingreso mediante canales indirectos, como la calidad de las instituciones.

1.1 La arriería y su papel en la economía local:

Colombia como todos los países del mundo buscan la manera de cumplir con los modelos de producción y en ellos se encuentra el cómo mover y transportar las mercancías, entendiendo la arriería, según Parsons, J. J. (1997) como el conjunto de prácticas, saberes técnicos y redes comerciales centradas en el transporte de mercancías a lomo de animal por caminos de herradura. El arriero no era solo un conductor de animales; era un experto en logística, veterinaria básica, negociación y conocimiento profundo del relieve montañoso.

En correspondencia, con lo anterior, las condiciones naturales de cada país determinan, en principio, la distribución geográfica de la estructura productiva de su economía. Los distintos factores de producción se encuentran dispersos, muchas veces en

sitios alejados de los asentamientos poblacionales donde son requeridos. Hoy en día, aunque el territorio ha cambiado, la arriería continúa existiendo en algunas regiones montañosas y rurales de Colombia, donde los caminos en mal estado limitan el uso de transporte motorizado. Esta manera de transporte se puede explicar debido a los flujos y redes que obligan a los lugares apartados a unirse a los modos de producción del país, de acuerdo a los recursos de lo que disponen y en la medida en que puedan utilizarlos para generar sus propios ingresos y capital.

Para Harvey, D. (2006) “A medida que el capital fluye hacia la infraestructura urbana, las ciudades se convierten en centros de explotación económica y desigualdad social.” Como Harvey explica los centros de explotación son fuerzas que permiten unir a las grandes ciudades con los medios de producción y las materias primas. Las comunidades indígenas antes de la llegada de los españoles utilizaban a los animales para el transporte de carga ocasionando que se establecieran en los animales las bases del transporte.

Remontándonos un poco a la historia, Parsons, J. J. (1997) sostiene que la colonización española, fue la que introdujo la arriería como el medio de transporte principal. En 1549, el emperador Carlos V prohibió el trabajo de los indígenas como cargueros, lo que llevó al aumento en la dependencia de las mulas y bueyes para el transporte de mercancías. A pesar de las restricciones, los arrieros desempeñaron un papel importante en el comercio interno, moviendo productos como el oro, el tabaco y más tarde el café. Durante el siglo XIX, la arriería se consolidó como una actividad vital para la economía colombiana, impulsada por la expansión agrícola y el crecimiento de la frontera interior.

Las rutas de arriería se volvieron esenciales para conectar regiones productoras y centros de consumo. A finales del siglo XIX y principios XX la arriería se asoció estrechamente con la producción de café, que se convirtió en el producto principal para la economía colombiana. Los arrieros eran responsables de transportar las cosechas desde las

zonas rurales hasta los centros urbanos y de exportación. A finales del siglo XX con la llegada del transporte motorizado, la arriería comenzó a decaer. Los camiones empezaron a reemplazar a las mulas en las rutas comerciales, aunque estas se mantuvieron relevantes en algunas áreas rurales donde el acceso a la infraestructura de transporte era limitado.

También hay que resaltar que la arriería ha sido fundamental en la economía por haber sido el principal medio de transporte de carga en Colombia, especialmente en áreas rurales y de difícil acceso. La arriería ofrecía una opción económica para transportar mercancías a largas distancias siendo vital para el comercio regional y nacional, pero no solo representaba una forma de trasladar mercancía, sino que también generaba empleo para muchas personas que trabajaban como arrieros, caporales, y en la logística relacionada con esta labor.

Aunque muchos arrieros eran asalariados, el sistema también incluía empresarios que poseían mulas. Los arrieros trabajan en una red de flujos en colaboración con comerciantes y empresarios negociando así la mercancía transportada dando paso a que se cree un sistema económico de transporte de mercancías con estructuras empresariales. Algo importante de resaltar es que la arriería se desarrolla por medio de diversas etapas y prácticas como lo es la selección de animales resistentes para tener una gran capacidad de carga. Por otro lado, también se debe tener una planificación de rutas, por esto los arrieros deben conocer los caminos teniendo en cuenta las condiciones del terreno ya que en su mayoría estos están en mal estado.

El arriero es definido como: “Hombres campesinos que aprendieron a comandar mulas superando la dificultad de senderos estrechos, ríos y montañas. Durante años y armados de cuerdas, subían y bajaban los cerros para abastecer las ciudades principales con productos cultivados en el campo. Este es un oficio que en la actualidad se mantiene vivo y busca resaltar parte de nuestra “identidad nacional” (Canal Trece Colombia, 2017, descripción).

Figura 3: *Mulada que entraba por la vía de Sabaneta a Envigado*



Fuente: colección Jorge Enrique Buitrago, 1998

En la figura 3 se muestra una fotografía a blanco y negro, de arrieros, cargando mercancías con las mulas, mientras que la figura 4, es una obra de arte que hace honor a estos nobles hombres colombianos que enaltecieron con sus mulas, el primer mecanismo de transporte de carga.

Figura 4: *Monumento al Arriero*



Fuente: Pablo Estrada (diciembre 11/1976), Fotografía del 2008.

1.2 La llegada del ferrocarril y su impacto en la modernización

La modernización ferroviaria en Colombia se fundamentó en la premisa de que la inversión pública en transporte es el catalizador principal del Producto Interno Bruto (PIB). Según los estudios de Cárdenas et al. (1995), la elasticidad del producto respecto a la infraestructura es de 0,53, lo que implica que el capital público tiene un impacto en la producción industrial incluso superior al del trabajo y el capital privado por sí solos. Este optimismo económico alcanzó su cúspide en la década de 1920, cuando el país utilizó la indemnización por la pérdida de Panamá (25 millones de dólares) y créditos externos para

financiar el sistema férreo, destinando aproximadamente el 45% de dichos préstamos a este fin.

Pero, a pesar de la afluencia de capital, el desarrollo ferroviario enfrentó lo que se denominó la "superstición ferroviaria": la creencia ciega de que el tren traería prosperidad automática sin necesidad de análisis técnicos o financieros rigurosos. Derivando todo ello, en la inconexión geográfica, entre los años 1855 y 1900 donde sólo se construyeron 661 km de vías (un promedio de 15 km anuales), resultando en líneas cortas que solo buscaban conectar centros de producción con el Río Magdalena o puertos, sin crear una red nacional integrada.

Generó también, una contratación deficiente, siguiendo la tendencia latinoamericana, el Estado colombiano asumió deudas exorbitantes mientras contratistas extranjeros aseguraban ganancias mediante concesiones leoninas, como ocurrió con el Ferrocarril de La Sabana (1882) y el del Norte. Ocasionado a su vez retrasó regional, mientras Colombia luchaba contra su topografía y la falta de prioridad gubernamental, países como Brasil y México ya contaban con redes de miles de kilómetros, dejando a Colombia en una posición de rezago competitivo. (Safford, 2010).

Es importante resaltar que, a diferencia del resto del país, el ferrocarril transistmico de Panamá representó un éxito de planificación estratégica. Al reducir el viaje de Nueva York a San Francisco de 45 a 21 días, se convirtió en una pieza clave del comercio mundial. Su éxito no radicó en la "superstición", sino en una evaluación real de la demanda y el control de una ruta interoceánica crítica.

Hacia la década de 1930, el ascenso del Partido Liberal marcó el fin de la era ferroviaria. Ante la precariedad de la red férrea, que cubría una porción mínima del territorio, el énfasis se desplazó hacia el sistema de carreteras (McGreevey, 1975; Pachón y Ramírez, 2006). Este cambio de paradigma reconoció que el tren no había logrado unificar los mercados internos de manera eficiente.

Figura 5: *Llegada Ferrocarril Panamá 1885*



Fuente: Ilustraciones Banco de la República

Al analizar estos párrafos, se revela una contradicción estructural en la historia de la infraestructura colombiana. Ya que, primero se reconoce la importancia mecánica de la inversión (Cárdenas et al.), pero, por otro lado, se evidencia una incapacidad institucional para gestionar dicha inversión; ya que en el texto de Smith (2024) sobre el neoliberalismo

resuena con la crítica a cómo las naciones latinoamericanas hipotecaron su futuro por "37 millas de rieles", priorizando el beneficio de empresas extranjeras sobre el bienestar nacional. La infraestructura no fue un bien público, sino un mecanismo de transferencia de deuda.

Si bien, la geografía colombiana es compleja, autores como Safford (2010) señalan que la verdadera barrera fue la falta de voluntad política y la mala gestión. La llamada superstición ferroviaria, funcionó como una cortina de humo para firmar contratos sin estudios de suelo o demanda, lo que hoy llamaríamos elefantes blancos. Del mismo modo, la red no se diseñó para unificar la nación, sino para el extractivismo. Su función de llevar materias primas a los puertos confirma la tesis de la colonialidad del poder, donde el espacio se organiza en función de las necesidades del mercado externo y no del desarrollo humano local.

De acuerdo, a lo enunciado anteriormente, una de las razones por las cuales el sistema ferroviario entra en declive, es debido a la emergencia de introducir el automóvil y por consiguiente la matriz energética petrolera, siendo privilegiadas en nuestro país, desplazando a su incómodo competidor el sistema ferroviario. Entendiendo, que este nuevo modelo fue copiado directamente de EEUU, aplicando políticas desarrollistas externas, que iban de la mano con la generalización del uso del automóvil y su complemento energético el petróleo, finalizando así con la vieja red férrea nacional sustituida por una nueva red privilegiada por la dependencia energética y los altos ingresos que la misma proporcionaba.

1.3 La evolución de las carreteras y otros medios de transporte

En lo respectivo, a la evolución de las carreteras y otros medios de transporte de Colombia, nos podemos remontar a comienzos del siglo XX, donde la industria automotriz ya estaba dando sus primeros pasos en Europa y Estados Unidos de la mano de personas que perfeccionaron el motor a combustión, tales como Henry Ford y Karl benz, en correspondencia, a lo mencionado por Pachón y Ramírez, (2006) Henry Ford fue quien creó un sistema que lleva su nombre el fordismo, el cual a groso modo busco la manera de

producir la mayor cantidad de productos en el menor tiempo posible, para aprovechar las ventas, ya que se crea la línea de ensamblaje en serie la cual redujo el tiempo de fabricación y así mismo su precio y demanda.

A mediados del siglo XX con el auge del automóvil y la expansión de la red de carreteras nacionales, el transporte terrestre se consolidó como el modo dominante, facilitado por políticas de modernización impulsadas por el Estado, como por ejemplo el Plan Vial Nacional de 1950 el cual promovió la construcción de vías troncales que conectaban el país de norte a sur y de oriente a occidente. Es por ello, que esta transformación permitió una circulación significativa de bienes, personas e ideas, obteniendo un profundo impacto en la estructuración de la economía nacional, especialmente en sectores como el agropecuario, la industria y el comercio. Por otro lado, el relieve montañoso y las condiciones climáticas continuaron siendo obstáculos permanentes para la movilidad, exigiendo una adaptación constante de los actores involucrados, en particular los conductores de carga y de pasajeros los cuales desarrollaron saberes prácticos y culturales frente a estas dificultades.

Sin embargo, hay que acotar que mediados del siglo XX, Colombia enfrentaba una crisis de eficiencia logística y con la coexistencia de ferrocarriles, navegación fluvial y carreteras, obligaba a un sistema de transbordos que encarecía los costos y extendía los tiempos de entrega, produciendo una fragmentación física, sumada a la influencia global del fordismo, lo que trajo como consecuencia, que se desplaza el carbón por el petróleo, como matriz energética predominante. El modelo fordista no solo revolucionó la línea de ensamblaje para masificar el automóvil, sino que configuró la demanda de infraestructura, el país ya no necesitaba solo rieles, sino asfalto para permitir la circulación de la nueva mercancía motriz. (Pachón y Ramírez, 2006).

El ingreso del primer automóvil (marca Orient de 4 H.P.) a Bogotá documentado por Santos, E. (2016) funcionó como el catalizador simbólico de una transformación material

profunda. Entre 1955 y 1958, Colombia experimentó un salto cualitativo en su red vial, pasando de una infraestructura rústica basada en el macadam a una expansión significativa del asfalto, que alcanzó los 2,220 km en 1958. Este progreso no fue accidental; respondió a una estrategia de pavimentación de los ejes existentes para consolidar el mercado nacional, priorizando la conexión entre el conocido triángulo de oro, constituido por las ciudades de Bogotá, Medellín y Cali y el puerto de Barranquilla.

Desde la perspectiva de Harvey (2006), esta evolución de las carreteras no es un proceso meramente técnico, sino una respuesta a las exigencias de la acumulación capitalista. La malla vial se construye para facilitar los flujos de mercancías que el sistema económico vigente demanda. En Colombia, la presión de los ingenios azucareros como el denominado Providencia y las industrias emergentes de las ciudades principales forzó la creación de corredores estratégicos. El transporte, por tanto, se convierte en una parte integral de la formación del espacio urbano y la dinámica de clase, donde la infraestructura sirve para reducir el tiempo de rotación del capital.

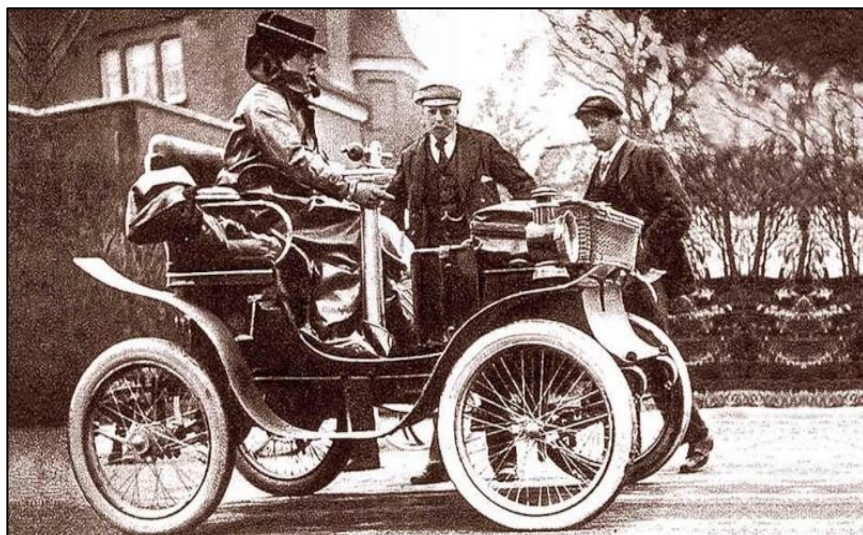
La geografía colombiana, específicamente la formidable masa de la cordillera Central, se erigió como el principal antagonista del progreso vial. Según Sanin, (2007) la conexión Bogotá-Buenaventura ejemplifica esta lucha, donde los obstáculos técnicos como el paso entre Ibagué y Armenia solo pudieron ser abordados mediante el endeudamiento externo. Mencionando, también que la contratación de empresas extranjeras, como la *American Bridge Co.* para el puente de Girardot, revela una constante histórica en el desarrollo nacional: la dependencia tecnológica y financiera. Los proyectos, marcados por sobrecostos que duplicaban el presupuesto inicial (pasando de 655,000 a más de 1.2 millones de pesos), terminaron acrecentando la deuda externa del país bajo la promesa de un desarrollo que, en la práctica, beneficiaba principalmente la conexión de los centros industriales con el comercio global.

En las siguientes figuras, se encuentran fotos recreadas sobre esta tan importante evolución del transporte en Colombia

Figura 6: *Primer Anuncio de Ford Motor Company*



Figura 7: *El primer automóvil introducido por el doctor Marceliano Pulido Marca Orient*



Fuente: Ilustraciones del Banco la República

Figura 8: *Construcción del Puente de Girardot*



Fuente: Ilustraciones Banco República.

1.4 Transformaciones de la red vial y el transporte en Colombia.

En el siguiente apartado, se puede argumentar que hace unos siglos atrás, en Colombia el transporte lo representaban las mulas y bueyes que servían para acercar a las poblaciones a ríos navegables, pero con el transcurrir del tiempo, los medios de transporte comenzaron a evolucionar, para Alvear Sanín, (2008) El transporte en Colombia ha sido una lucha épica contra una topografía que parece diseñada para el aislamiento. Cada kilómetro de vía construido en el siglo XIX representó un triunfo de la voluntad sobre el abismo. Este Autor, refiere que el Ministerio de Obras Públicas de Colombia fue creado el 17 de enero del año 1905, durante la presidencia de Rafael Reyes y En 1908 este Ministerio propuso que los camiones se clasificaran en nacionales, departamentales, municipales y seccionales. Los caminos centrales principales debían enlazar las fronteras de Ecuador y Venezuela, los caminos transversales se desprendieron del camino central para comunicar el interior con las costas del Océano Pacífico o con las vertientes de la Cordillera Occidental.

Desde 1920 a 1950 la historia económica de Colombia comienza a sobresalir debido al desarrollo del transporte a partir de la arriería, seguidos por la interconexión con otros países y por el impulso de los diferentes planes viales permitiendo que Colombia se convirtiera en un país realmente ligado a la producción, al comercio organizado y a proyectar su desarrollo. A principios de 1917 llegó a Bogotá el primer camión importado para servir en la única carretera que conectaba a Bogotá y Sogamoso. (Alvear Sanín, 2008)

Desde los años cincuenta, lo que pasó en Colombia no fue un evento aislado; sino una tendencia global que cambió por completo nuestra forma de movernos, dejando atrás el carbón para sustituirlo por los combustibles fósiles. Acotando, que eso no fue más que un simple cambio técnico, fue un giro en el corazón energético del planeta, movido principalmente por los intereses de potencias como Estados Unidos, que terminó imponiendo su ritmo para beneficiar a sus petroleras y automotrices. Al final, países como el nuestro terminaron siendo el campo de juego perfecto para expandir ese modelo sin que nadie pusiera muchas trabas. (Pachón & Ramírez, 2006)

Esta transición, se hace evidente cuando observamos cómo las importaciones de vehículos empezaron a dictar el tipo de infraestructura que debíamos construir. No fue una coincidencia: el sistema económico y la configuración de las nuevas redes de transporte exigían una flota cada vez mayor de automotores. Al final, las capacidades y el diseño de los vehículos que llegaban al país terminaron moldeando, y a la vez respondiendo, a un modelo de vías pensado exclusivamente para el consumo de petróleo.

Mientras que, en la segunda mitad del siglo XX, Colombia ya contaba con servicio en todos los modos de transporte. Con la llegada de los primeros camiones las organizaciones empresariales eran pobres económicamente, esto era debido a que su principal función era abastecer a los puertos y a los ferrocarriles. Pero, para 1945 los transportadores que no se integraron a estas dinámicas se conformaron en sociedades limitadas y anónimas donde su

objeto social era un contrato de transporte terrestre de carga. Con esto se dio lugar a la primera asociación y además, la integración comercial e industrial del país con Buenaventura y con la Costa Atlántica al ser abandonado el río Magdalena y no operar el ferrocarril.

(Pachón & Ramírez, 2006)

Es por ello, que el transporte automotor colombiano tomó las formas operativas del transporte fluvial y de la arriería creando una empresa particular. En el origen de la empresa de transporte no había una cultura empresarial, no se disponían recursos para invertir en equipos, de este modo los propietarios individuales de camiones con pocos medios satisfacen la demanda. La división del trabajo respondía a razones económicas, ya que de cierta manera los dueños de los camiones casi no poseían más de dos y los otros no contaban con el suficiente capital.

Además, la construcción de infraestructura vial durante el siglo XX en Colombia no puede entenderse únicamente como un proceso de modernización técnica o un avance en conectividad. Desde una perspectiva crítica, y particularmente desde el pensamiento de David Harvey, la expansión de carreteras y redes de transporte debe leerse como parte de las estrategias espaciales del capitalismo para resolver sus crisis internas, redistribuir territorialmente la producción y garantizar la acumulación continua.

Harvey (2004) plantea que el capitalismo enfrenta periódicamente crisis de sobreacumulación, en las que el excedente de capital no encuentra un espacio rentable inmediato para invertir. En este contexto, el capital busca una solución espacial, invirtiendo en infraestructura para abrir nuevas áreas de acumulación y facilitar la circulación de mercancías y capitales. En Colombia, la construcción de carreteras en el siglo XX respondió precisamente a esta lógica: absorber capital excedente, integrar territorios y acelerar el flujo de bienes desde zonas productoras hasta los nodos de exportación.

El caso de las carreteras que conectan el Eje Cafetero con los puertos del Caribe y del Pacífico ilustra esta dinámica. El café, principal producto de exportación durante gran parte del siglo XX, necesitaba un transporte rápido y fiable. La inversión en infraestructura vial no solo permitió acortar tiempos y costos, sino que incorporó regiones enteras a los circuitos del capital global, reconfigurando la geografía económica nacional.

Harvey (2006), en este caso, comenta y desarrolla el concepto de acumulación por desposesión, que es cuando se describen procesos mediante los cuales el capital expande sus fronteras a costa de expropiar o subordinar formas de producción preexistentes. En el caso colombiano, la infraestructura vial del siglo XX estuvo estrechamente ligada a procesos de apertura de nuevas tierras para la producción agroindustrial, la explotación minera y la colonización interna. Comunidades campesinas e indígenas fueron desplazadas para dar paso a obras o para permitir el acceso a recursos naturales estratégicos, evidenciando que la modernización de las vías no siempre se tradujo en desarrollo equitativo.

Un ejemplo de ello, fue la apertura de carreteras en la región del Magdalena Medio y en el Meta que facilitó la entrada de capitales agroindustriales y petroleros, pero también intensificó conflictos por la tierra y marginó a economías campesinas de subsistencia. Así, la infraestructura no solo conectó mercados: también reorganizó el territorio según las necesidades de la acumulación capitalista.

Por otro lado, la inversión vial en Colombia durante el siglo XX se concentró en corredores estratégicos para la exportación, siguiendo la lógica de un capitalismo dependiente. Harvey (2004) sostiene que el desarrollo capitalista es inherentemente desigual: mientras algunos territorios se integran y prosperan, otros quedan marginados o son explotados como zonas de extracción. En Colombia, esto se tradujo en un mapa vial que privilegió los ejes económicos más rentables, dejando amplias regiones con infraestructuras precarias, lo que refuerza las desigualdades regionales y sociales.

Si analizamos la infraestructura vial colombiana del siglo XX bajo la lente de David Harvey, queda claro que la construcción de carreteras fue mucho más que un simple plan de desarrollo. En realidad, funcionó como una estrategia espacial del capital para sobrevivir: una forma de absorber excedentes y expandir fronteras, aunque eso implicara profundizar la desigualdad o desplazar comunidades y la acumulación por desposesión, entendemos que el modelo vial no buscaba una integración social justa, sino satisfacer las urgencias del capitalismo global.

Durante este siglo, el país se modernizó rápidamente en cuanto a transporte y vías de comunicación. Ejes como la Troncal del Magdalena o la Panamericana se volvieron vitales para conectar las zonas de producción con los puertos. Pero este proceso no fue neutral; estuvo marcado por nuestra relación de dependencia con la economía mundial. Como bien señala Harvey (2004), el capitalismo sufre crisis de sobreacumulación que intenta resolver fijando capital en infraestructuras para que las mercancías circulen más rápido.

Esto se vio claramente en la Troncal del Magdalena entre los años 30 y 50, construida para transportar café, banano y petróleo hacia Barranquilla. Lo mismo pasó con la Carretera al Llano (1940-1950), que más que unir a Bogotá con Villavicencio, lo que hizo fue incorporar a los Llanos Orientales como una nueva frontera para la ganadería y el agro. En ambos casos, la carretera fue la solución espacial para acelerar la rotación del capital (Harvey, 2001).

Pero esa expansión tiene una cara oscura. Harvey (2006) describe cómo el capital se ensancha expropiando tierras y alterando la vida de la gente. En el Magdalena Medio (1950-1970), la apertura de vías secundarias para llegar al petróleo facilitó la entrada de grandes empresas y latifundios, desplazando a campesinos e indígenas. Algo similar ocurrió con la Marginal de la Selva en 1963: al abrir el acceso al Amazonas para colonos y madereras, se

forzó la transformación de ecosistemas enteros y se empujó a las comunidades nativas fuera de su territorio.

Esta planificación vial siempre fue desigual (Harvey, 2006). Se privilegiaron los corredores de exportación, como la Panamericana, mientras se dejaba en el olvido al Pacífico y a la Amazonía. Hasta finales de siglo, mientras la zona andina recibía casi todo el presupuesto, el oriente y el sur seguían atrapados en trochas y caminos de herradura. Ese patrón no fue un error de cálculo, sino el reflejo de una economía dependiente que invertía donde el mercado externo (café o petróleo) lo exigía, y no donde la cohesión del país lo necesitaba.

El gran protagonista de esta historia fue el automóvil. Gracias al modelo de Henry Ford (1913), el carro pasó de ser un lujo a una herramienta masiva, pero esa libertad de movimiento nos encadenó a los combustibles fósiles. El motor de combustión se volvió el estándar porque el petróleo era abundante y fácil de mover, creando una dependencia estructural de una red de refinerías y distribución que conectó nuestra política con los hidrocarburos.

En Colombia, este giro se sintió con fuerza en 1922 con la refinería de Barrancabermeja. Empezamos a producir combustible propio y a diseñar nuestras ciudades (Bogotá, Medellín, Cali) para el carro particular, muchas veces por encima del transporte público. Pero esa apuesta nos pasó factura: en la crisis petrolera de 1973, el país sufrió el golpe con inflación y alzas en el transporte, sin mencionar el deterioro del aire que hoy respiramos.

A mediados de siglo, América Latina se obsesionó con el desarrollo. Bajo las ideas de la CEPAL y Raúl Prebisch, el Estado se volvió el gran motor de la economía. Países como Colombia, Brasil y México se endeudaron con el Banco Mundial y EE.UU para llenar sus

mapas de carreteras, puentes y túneles, convencidos de que el asfalto era el sinónimo de progreso.

Aquí entró en juego la política exterior de Washington. Con la famosa alianza para el progreso, propuesta por Kennedy en 1961, que buscó frenar la influencia soviética ofreciendo ayuda económica. Pero esa ayuda venía con condiciones, las carreteras debían facilitar que nuestros recursos naturales llegaran rápido al mercado estadounidense. Colombia aceptó maquinaria y técnicos de EEUU, pero se quedó con una deuda externa que, con el tiempo, se volvió una carga insoportable para las finanzas públicas.

A pesar de hitos como la Autopista Bogotá-Medellín o el Corredor de la Costa, para los años 80 el Estado ya no podía solo. La crisis de la deuda paralizó proyectos ambiciosos como la Carretera del Amazonas. En 1987 nació el INVIAS para intentar poner orden al mantenimiento de una red que ya sufría el peso de los camiones de carga. En grandes rasgos la evolución histórica del transporte y la incorporación de vehículos en Colombia se volvió un entramado de intereses, dando paso un aspecto controversial denominado neoliberalismo.

Otro aspecto importante a mencionar, fue pasar de la crisis a la vitrina del transporte desde 1990 al 2000. A finales del siglo XX, Bogotá era el vivo retrato del caos; una ciudad asfixiada por la congestión, el aire contaminado y un transporte público que se caía a pedazos. Sin una planeación real, mover a millones de personas se volvió un dolor de cabeza diario. La gran ruptura llegó en 1998 con la alcaldía de Enrique Peñalosa, quien impulsó la creación del TransMilenio (Harvey, 2006). Este sistema de buses articulados por carriles exclusivos, que arrancó en el año 2000, no fue solo una obra civil, sino un cambio de paradigma que buscaba eficiencia en el centro de la ciudad. Sin embargo, pese a que el TransMilenio fue al principio un paliativo brillante, luego paso a ser una solución insuficiente. Su gran error no fue su creación, que era necesaria ante el caos, sino la insistencia de las administraciones de turno en presentarlo como el sustituto del Metro. Esto

retrasó el desarrollo ferroviario de la ciudad por 30 años, convirtiendo a Bogotá en una de las pocas ciudades de su tamaño en el mundo dependiente exclusivamente de buses para su columna vertebral de transporte.

Por otra parte, también hubo el despegue de la conectividad aérea, a la par de los cambios en las calles, los cielos colombianos también vivieron su propia revolución. La liberalización del mercado aéreo a finales de los 90 rompió el monopolio y permitió que bajaran las tarifas, haciendo que volar dejara de ser un lujo de pocos. Con el fortalecimiento de aerolíneas como Avianca y la llegada de competidores como LATAM o el modelo *low-cost*, el turismo en destinos como San Andrés, Cartagena y Santa Marta se disparó. La modernización de el Dorado en Bogotá y de terminales regionales en Cali y Medellín terminó de consolidar al país como un *hub* logístico y turístico en la región.

Del mismo modo, se observa la eterna promesa del transporte multimodal, cuya idea fue conectar trenes, barcos, aviones y camiones de forma fluida, aunque la realidad, es que el proceso ha sido lento y accidentado. Seguimos teniendo un sistema desarticulado donde el ferrocarril es el gran ausente. El río Magdalena sigue siendo nuestra arteria vital para la carga, pero su infraestructura está pidiendo a gritos una modernización que no llega. Con algunos intentos, como el Puerto de Buenaventura, el cual moviliza un 60% del comercio exterior de Colombia, pero su conectividad terrestre sufre una crisis crónica que mezcla deficiencias de infraestructura, fallas logísticas y conflictos sociales. (Econtainers, 2025).

Por otra parte, se encuentra el ferrocarril del Caribe y el corredor ferreo central, donde se intenta recuperar los rieles para carga y pasajeros, hasta ahora lo que se sabe es que recientemente se autorizó la estructuración de un corredor de 448 kilómetros que unirá la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca con el Caribe. Según Infobae, (2026) afirma que este proyecto incluye tramos críticos como Zipaquirá-Barbosa y Barbosa-Barrancabermeja, el problema se evidencia en los retos ambientales y sociales que han

generado la construcción de dichos corredores ya que atraviesan ecosistemas sensibles, organizaciones como WWF (2026) advierten que estos megaproyectos deben integrar una agenda de paz con la naturaleza, para evitar que la infraestructura acelere procesos de deforestación o afecte a comunidades rurales e indígenas en su trazado. Por lo que sigue siendo una tarea compleja la apuesta por el bimodalismo, es decir carretera más tren enfrentando el obstáculo de la geografía andina y la inestabilidad social.

En definitiva, la transición del siglo XX al XXI en Colombia marcó el paso de un modelo de transporte estatal y rezagado hacia una infraestructura de mercado. Este cambio, aunque logró hitos de modernización urbana y aérea, consolidó una dependencia del capital privado y del sistema carretero que aún hoy define las tensiones logísticas y sociales del territorio nacional.

1.5 El Neoliberalismo y la Red Vial.

Con respecto, al neoliberalismo y la red vial, se puede decir que fue un modelo de concesiones, que nace en un proceso de modernización que no ocurrió en el vacío, sino que fue el resultado directo de la apertura económica de los años 90 durante el gobierno de César Gaviria. Colombia, al igual que gran parte de América Latina, abrazó el modelo neoliberal, reduciendo el papel del Estado y entregando la construcción y operación de las vías al sector privado. Es aquí donde nace el modelo de concesiones viales, en que el Estado dejó de ser el constructor directo para convertirse en un gestor de contratos, dejando la infraestructura en manos de capitales privados que recuperan su inversión a través del cobro de peajes, como lo expresa la Constitución de 1991 y la Ley 105 de 1993 que cambiaron las reglas del juego y el sector privado entró a operar las vías mediante concesiones (Coviandina, 2021).

En este sentido, la figura del conductor también se enfrenta a diversos desafíos estructurales (largas jornadas de trabajo, baja remuneración, inseguridad física y falta de

reconocimiento). A esto se le suman los impactos emocionales de un trabajo que muchas veces implica estar lejos de la familia, manejar en condiciones adversas y asumir responsabilidades pesadas en solitario. Estas condiciones han contribuido a la naturalización del desgaste físico y mental del conductor, reforzando una imagen de “aguantador” que, si bien refleja fortaleza, también puede invisibilizar necesidades urgentes de bienestar y cuidado.

De este modo, hablar del conductor como sujeto social no puede limitarse a su figura individual, sino como una donde múltiples actores participan en la construcción cotidiana de la movilidad nacional. Entender y dignificar esta red es fundamental para pensar un modelo de transporte más humano, más justo y representativo de la Colombia que realmente circula por sus caminos.

La configuración del sistema económico colombiano a través del transporte ha sido un tema central para geógrafos, historiadores económicos y sociólogos. En Colombia, el debate se ha centrado en cómo la accidentada geografía andina obligó a crear un sistema bimodal (café-ferrocarril) que luego colapsó ante la hegemonía del transporte por carretera y los intereses particulares. (Bejarano, 1984). Aunque en su momento, el ferrocarril fue determinado por la hegemonía de Inglaterra y el café exportado, revelaba en adelante un país productor de materias primas y relegado a un segundo nivel dentro de la división mundial del trabajo. Luego del 50 las redes viales carretables revelarían la imposición de los vehículos automotores y la dependencia del petróleo como energético para su locomoción, así como la nueva hegemonía de los EEUU en el proceso de recambio.

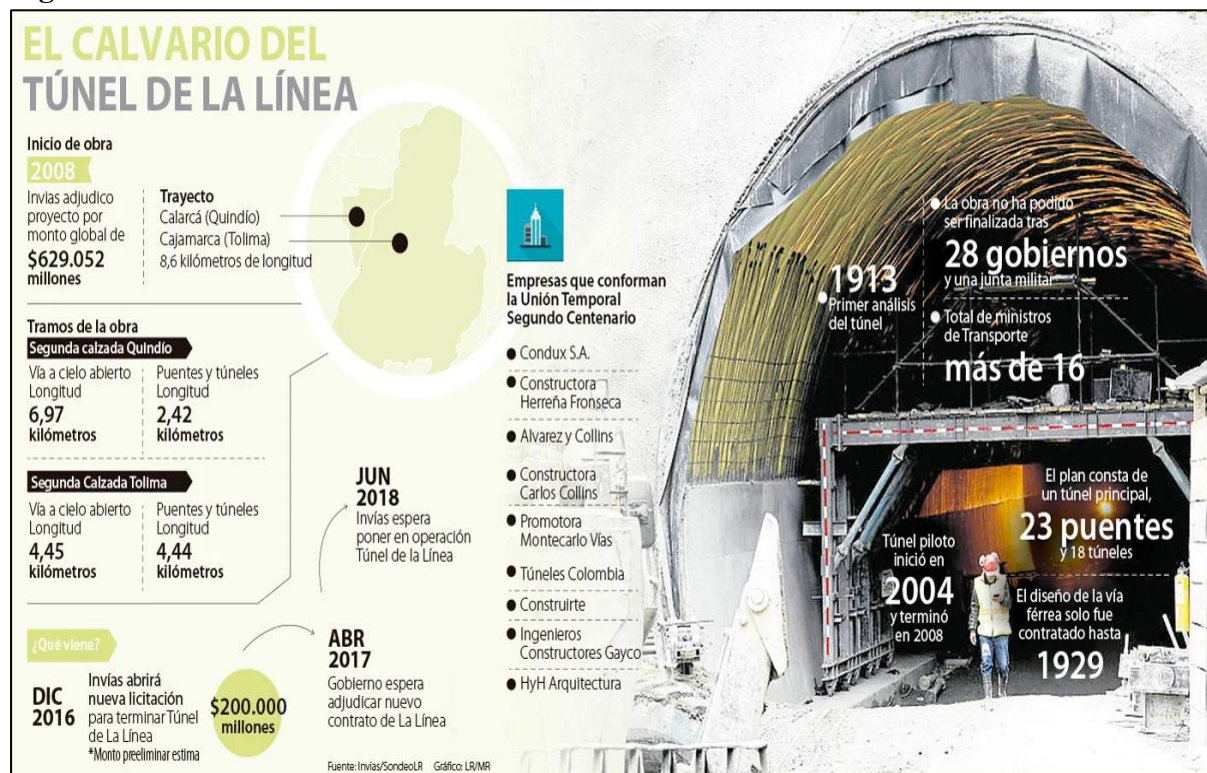
Posteriormente, el modelo neoliberal influyó profundamente en la manera en que se reconfiguró la infraestructura vial en nuestro país, ya que el Estado adoptó un enfoque en el que el sector privado jugaría un papel central en la construcción, mantenimiento y operación

de carreteras y autopistas. En este contexto, las concesiones viales se convirtieron en el principal mecanismo para financiar y ejecutar las obras de infraestructura. (Cuervo, 2004)

Desde este hecho, existe un choque de fuerzas cuando se trata de realizar vías en Colombia. Por un lado, la velocidad y eficiencia que imprime la lógica del capital, presionando por el desarrollo vial a cargo de privados y bajo los criterios del mercado, mientras que, por otro, un Estado burocrático y tecnocrático que ralentiza todos los procesos, no solo por falta de voluntad política, sino por el desfaldo de recursos públicos detrás del establecimiento de las obras viales en el país. La contradicción aquí, revela un neoliberalismo ávido de obras que procuran la aceleración de las redes para el capital, versus un Estado del mundo subdesarrollado, comandado por una casta política que frena el desarrollo de infraestructura nacional.

Sin embargo, el Estado no detiene la creación de nueva infraestructura, sino que la impulsa a un ritmo lento para que la corrupción opere en la succión de los fondos públicos, alimentando así una especie de capitalismo de Estado. Represas, puertos, carreteras o refinerías, son ahora blanco de una alianza entre capitales privados y clanes políticos afincados en el Estado, que, sobre la base de contratos multimillonarios, hacen de la infraestructura una especie de torta repartida por las élites agrupadas en torno a los megaproyectos. No se puede hablar de las obras públicas del país sin este alineamiento de intereses. (Invias, 2020). En la figura 9 se muestra esta obra de infraestructura que ha representado un calvario, por la magnitud de la misma y la demora en su realización: el túnel de la línea Colombia.

Figura 9: Túnel línea.



Fuente: (INVIAS, 2020)

Por otro lado, esta búsqueda de eficiencia y rapidez ha enfrentado profundas contradicciones derivadas de la burocracia y las estructuras institucionales de Colombia. Donde esta misma institucionalidad lo revela: la infraestructura vial, en su proceso de expansión bajo el modelo neoliberal, se ha visto obstaculizada por trámites burocráticos, rezagos administrativos y conflictos sociales, especialmente en la regulación de peajes y en la participación de comunidades removidas o afectadas por los megaproyectos (Invias, 2020).

La tensión entre la lógica del mercado y las complejidades locales evidencia que, pese a la intención de acelerar la modernización, en la práctica las obras se han visto retrasadas y la calidad de los servicios no siempre ha correspondido a las expectativas generadas por la rápida expansión. Estos problemas son principalmente la corrupción y el derroche del dinero destinado a estos proyectos.

Ya adentrándonos, en la memoria histórica, se tiene que este modelo de concesiones viales fue implementado por la Ley 105 de 1993, donde el Estado permitió que empresas privadas tomarán el control de la construcción y operación de grandes obras de infraestructura vial, como carreteras, autopistas y puentes. A cambio, las empresas concesionarias recibían el derecho a cobrar peajes a los usuarios durante un período determinado, lo cual les permitiría recuperar la inversión y obtener ganancias, tal y como lo exige el modelo neoliberal. Sin embargo, en la burocracia colombiana, este modelo se convierte en uno de los nichos de corrupción y el lugar donde más desfalcos se encuentran en el desarrollo de infraestructura para el progreso del país (Cuervo, 2004).

En este sentido, el modelo fue defendido por el gobierno neoliberal de la época como una solución para modernizar la infraestructura sin comprometer demasiado el presupuesto público. Sin embargo, también estuvo marcado por varias críticas, particularmente porque implicaba privatizar lo que tradicionalmente había sido un servicio público gestionado por el Estado. Esta orientación hacia el sector privado en la infraestructura vial se alineaba con los principios neoliberales de mercado libre y competencia, donde el gobierno buscaba reducir su intervención en la economía.

Uno de los efectos, más notorios del sistema de concesiones fue el aumento en el endeudamiento público, debido a un cambio de paradigma en la economía colombiana; el paso de un modelo donde el Estado construía las obras con sus propios recursos, a uno donde el Estado se convierte en un socio financiero que pide prestado para que privados ejecuten las obras. Todo ello, para que el proyecto fuera atractivo para los privados, en el que el Gobierno colombiano tuvo que aportar garantías y capital inicial. Como el presupuesto nacional no alcanzaba, Colombia actuó como un deudor; pidiendo dinero a grandes bancos del mundo, como el Banco Mundial para inyectarlo en estos proyectos viales (Bejarano, 1984).

El resultado fue una doble carga; el ciudadano paga el peaje para sostener la vía y el Estado paga intereses de deuda externa por haber iniciado la obra. Esto ocurrió en los años 90 bajo la apertura económica en los gobiernos de Gaviria y Samper, así como en el período 2002-2010 durante el gobierno de Álvaro Uribe. Aquí se expandió el modelo para cubrir grandes corredores como la tan nombrada Ruta del Sol. En los años 2012-2020 durante el gobierno de Juan Manuel Santos, el cual lanzó un plan de infraestructura muy ambicioso, donde el endeudamiento y el compromiso de recursos públicos llegaron a niveles récord para financiar túneles, viaductos y dobles calzadas (Pachón & Ramírez, 2006).

Este endeudamiento no solo comprometió las finanzas del país, sino que también generó una dependencia de los recursos privados para ejecutar los proyectos, lo que introdujo una dinámica de privatización de beneficios y socialización de costos. La privatización de la construcción y operación de las carreteras significaba que las empresas concesionarias tomaban las decisiones sobre las inversiones, mientras que los ciudadanos eran responsables de pagar los peajes y enfrentar los costos indirectos de estas concesiones.

El cobro de peajes fue otro de los aspectos más controvertidos del modelo de concesiones. Si bien las tarifas estaban destinadas a cubrir los costos de operación y amortización de las obras, en muchos casos los precios eran considerados excesivos y afectaban principalmente a los transportistas y habitantes de las zonas rurales, que dependían de las vías para sus desplazamientos diarios. La falta de acceso a vías sin peaje y la alta concentración de éstos sobre la red vial, en algunos tramos de las autopistas generaron descontento, sobre todo entre los sectores más vulnerables de la población.

Aunque la construcción de nuevas autopistas y la mejora de la infraestructura vial fueron visibles en todo el país, el modelo neoliberal que se escondía en la privatización de las concesiones dejó muchos aspectos sin resolver. En particular, el hecho de que las concesionarias pudieran fijar el precio de los peajes y las condiciones del servicio llevó a que

en muchos casos los usuarios de las vías no percibieran una mejora proporcional en la calidad del servicio (Pachón & Ramírez, 2006).

Además, el modelo de concesiones no logró resolver completamente las desigualdades regionales en cuanto al acceso a infraestructura. Mientras que algunas regiones del país, especialmente las más urbanizadas comenzaron a ver mejoras notables en su conectividad, otras zonas, especialmente las más rurales y apartadas, siguieron careciendo de una infraestructura vial adecuada. Este desequilibrio en el desarrollo de las vías exacerbó las brechas socioeconómicas dentro del país, dejando en el proceso unas regiones ganadoras y otras perdedoras.

A partir de 2000, el gobierno colombiano continuó apostando por las concesiones viales, aunque con algunas modificaciones en su enfoque. El plan 4G (Cuarta Generación de Concesiones), lanzado en 2014, buscó superar algunas de las limitaciones del sistema anterior, incluyendo la mejora en la transparencia y la planificación integral de las obras. El capital extranjero y la asociación público-privada continúan siendo pilares fundamentales del desarrollo de la infraestructura del país. (Acosta, Rozas & Silva, 2008).

La implementación del sistema de peajes también generó una creciente resistencia popular y un descontento social en varias regiones del país. En algunos casos, las comunidades y los conductores organizados en protestas exigían la reducción de las tarifas de peajes y mejores condiciones de transporte. Incluso, en algunas regiones, se produjeron bloqueos de carreteras y manifestaciones masivas contra el sistema de peajes, lo que reflejaba una creciente tensión entre los intereses del sector privado y los de los usuarios de las vías.

Como señalan diversos analistas (Pachón & Ramírez, 2006), este sistema ha implicado una transferencia masiva de recursos públicos hacia consorcios privados, quienes administran el recaudo de peajes mientras el gobierno nacional compromete vigencias futuras para garantizar la rentabilidad de los proyectos, configurando así una relación de

interdependencia donde el beneficio social suele quedar supeditado al equilibrio económico del contratista.

Cabe mencionar, que un exponente crítico de esta dinámica es el proyecto Ruta del Sol, concebido originalmente como la columna vertebral de la red vial, al conectar el centro del país con el Caribe. No obstante, su categorización técnica ha sido objeto de debate: mientras que los sectores 1 y 2 correspondieron a las primeras olas de concesiones, solo las fases posteriores se integraron al programa de Cuarta Generación (4G). A pesar de proyectarse como una autopista de alta eficiencia de más de 1.000 kilómetros para reducir costos logísticos, el proyecto se convirtió en el epicentro de la mayor crisis de gobernanza e infraestructura en la historia reciente de Colombia (Transparencia por Colombia, 2024). La parálisis de las obras y los escándalos de corrupción asociados a este corredor demuestran que la sofisticación técnica de los contratos de 4G no fue suficiente para blindar el interés público frente a la captura corporativa del Estado.

Es importante analizar en este punto, el papel que tuvo la empresa Odebrech, en este tema de las concesiones, sobre todo en obras como la Ruta del Sol. La misma no llegó como una desconocida, ya que su estrategia desde los años 90 fue posicionarse como una empresa con capacidad técnica insuperable. Sin embargo, detrás de esta fachada operaba su famosa División de Operaciones Estructuradas, una unidad dedicada exclusivamente a la gestión de sobornos para obtener contratos de infraestructura (Departamento de Justicia de EE. UU., 2016).

Es de hacer notar, que el proyecto Ruta del Sol Sector 2, el tramo más extenso, de 528 km entre Puerto Salgar y San Roque fue el objetivo principal debido a su valor estratégico y financiero. El papel de Odebrecht no fue el de un simple contratista, sino el de un agente corruptor del sistema político y económico. Su intervención se dio en tres niveles; el primero tuvo que ver con el pago de 6,5 millones de USD al que fungía como viceministro de

transporte, el ciudadano Gabriel García Morales, para que Odebrech lograra el diseño de pliegos de condiciones a medida, eliminando competidores y asegurando la adjudicación en 2009 (fiscalía general de la Nación, 2017).

Del mismo modo, el segundo nivel tuvo que ver con una expansión contractual ilegal, una vez dentro del proyecto, Odebrecht utilizó el lobby y nuevos sobornos para obtener la adición de la vía Ocaña-Gamarra sin licitación pública. Esto permitió aumentar el valor del contrato original de manera desproporcionada, evadiendo los controles de transparencia de la Ley 80 de contratación y el último nivel se trató del financiamiento de la política, donde el papel de la empresa se extendió a las campañas presidenciales. Según investigaciones, Odebrecht giró recursos no reportados para “aceitar” la maquinaria política, asegurando que el proyecto no tuviera trabas administrativas independientemente de quién estuviera en el poder (Transparencia por Colombia, 2024).

El Impacto en la infraestructura y la economía, revela en este análisis crítico del daño que causó Odebrecht, el cual trasciende lo económico para enfocarse en la parálisis del desarrollo. El primer eje de estudio, es el surgimiento de grandes elefantes blancos; tras el estallido del escándalo en 2016, las obras se detuvieron, dejando proyectos inconclusos que afectaron la competitividad del país. Durante años, el corredor vial más importante de Colombia estuvo abandonado, generando sobre costos logísticos billonarios para el país y segundo la crisis de confianza en las APP; el modelo de Alianzas Público-Privadas (APP) quedó estigmatizado. La banca internacional y local se volvió reticente a financiar proyectos de infraestructura en Colombia por el miedo al riesgo de cumplimiento y corrupción (Asobancaria, 2025).

En conclusión, se tiene un legado de la impunidad ya que a pesar de las condenas a mandos medios y algunos políticos, el análisis crítico sugiere que el sistema judicial colombiano ha tenido dificultades para recuperar el patrimonio público Odebrecht, no solo

construyó carreteras deficientes, sino que erosionó la integridad de la ingeniería y la política colombiana (Transparencia por Colombia, 2024).

En este mismo orden de ideas, se observa otro megaproyecto: el de la vía Bogotá-Buenaventura, que conecta a la capital colombiana con el puerto marítimo de Buenaventura, el más importante de Colombia en el Pacífico. Este corredor representa la arteria vital del comercio exterior colombiano, movilizand o aproximadamente el 60% de la carga del país (Econtainers, 2025). No obstante, un análisis crítico revela que la modernización de esta vía, implementada bajo el modelo de concesiones, ha priorizado la infraestructura de tránsito rápido como viaductos y túneles como el de la Línea sobre la estabilidad social del entorno. A pesar de los avances en ingeniería, la vía sigue siendo vulnerable a bloqueos sistemáticos y desastres naturales, lo que evidencia que la conectividad física no ha ido acompañada de un desarrollo humano integral sobre todo en el puerto.

Como señala la literatura, Cuervo (2004), la inversión en este corredor ha acentuado una estructura de enclave exportador, donde la riqueza transita por el territorio, pero no se queda en las comunidades del Chocó biogeográfico y el Valle del Cauca. La implementación de este proyecto bajo el modelo de Alianzas Público-Privadas (APP) ha generado una dependencia del recaudo por peajes, lo que encarece los costos logísticos para los pequeños productores del interior.

Con respecto, al desarrollo económico en el Cauca y el Valle, estuvo impulsado por la industria azucarera y agrícola, la cual enfrentó el desafío de una infraestructura que segrega los flujos locales de los nacionales, priorizando el paso de contenedores sobre la movilidad regional. Asimismo, el megaproyecto Medellín-Urabá, que incluye obras emblemáticas como el Túnel del Toyo, busca corregir una deuda histórica de conectividad del departamento de Antioquia con el Caribe. Desde una perspectiva crítica, este corredor no es solo una obra vial, sino una reconfiguración geopolítica destinada a descentralizar la dependencia de los puertos

de la Costa Atlántica (Cartagena y Barranquilla) en favor de la elite empresarial de Medellín. La modernización de esta vía, vinculada a proyectos portuarios como Puerto Antioquia en Turbo, reduce drásticamente los tiempos de transporte para productos de exportación como el banano y el café (Acosta & Silva, 2008).

Sin embargo, este proceso de apertura territorial mediante concesiones viales, plantea interrogantes sobre el desplazamiento de comunidades y la presión ambiental en el Golfo de Urabá, una zona históricamente afectada por el conflicto armado y el control de tierras. En ambos casos, el uso sistemático del modelo de concesión vial confirma la tendencia del Estado colombiano a delegar la soberanía de la infraestructura al capital privado. Si bien se logran infraestructuras modernas que facilitan el acceso a mercados internacionales, el impacto social suele ser secundario frente a la rentabilidad del concesionario. La modernización vial en Colombia parece responder más a las exigencias de los tratados de libre comercio que a las necesidades de integración interna de las poblaciones rurales (Pachón & Ramírez, 2006).

En este mismo orden de ideas, se aparece la Vía al Llano Bogotá-Villavicencio, la cual constituye el corredor estratégico más inestable y, a la vez, más costoso de la infraestructura colombiana. Si bien su diseño buscaba integrar la despensa agrícola y la reserva petrolera de los Llanos Orientales con el centro del país, su ejecución bajo el modelo de concesiones ha consolidado un monopolio operativo y financiero en manos de la Organización Luis Carlos Sarmiento Angulo, a través de su filial Corficolombiana y la concesionaria Coviandes/Covioriente.

Desde una perspectiva crítica, este megaproyecto ejemplifica la financiarización de la infraestructura en Colombia. El control de Sarmiento Angulo sobre este corredor no solo se limita a la construcción, sino que se extiende al recaudo de algunos de los peajes más caros por kilómetro en el mundo (Asobancaria, 2025). Autores como Bejarano (1984) y analistas

contemporáneos advierten que, cuando un solo conglomerado financiero controla la banca por medio de créditos y la construcción a través de concesiones, se genera un conflicto de intereses que encarece la logística nacional y limita la competitividad de sectores claves como la ganadería y el cultivo de palma (Pachón & Ramírez, 2006).

Además, la vulnerabilidad geológica de la zona ha servido como justificación para constantes adiciones presupuestales y peajes elevados, mientras que tragedias como el colapso del puente Chirajara, pusieron en duda la ética y la calidad técnica de las filiales de Corficolombiana. Este evento no solo fue un fallo de ingeniería, sino que reveló las grietas en la supervisión del Estado sobre los grandes monopolios viales (Transparencia por Colombia, 2024). En resumen, la Vía al Llano ha pasado de ser un proyecto de integración nacional a ser un activo financiero de alta rentabilidad para el sector privado, donde el aislamiento de la región se mitiga físicamente, pero se mantiene económicamente a través de cargas impositivas al transporte.

Finalmente, tenemos el proyecto Bogotá-Duitama que es parte de la concesión Briceño-Tunja-Sogamoso, trasciende la simple movilidad habitacional; representa la consolidación de Boyacá como un nodo agroindustrial y turístico dependiente de la capital. Desde una perspectiva crítica, la modernización de este acceso a gentrificado el paisaje rural, donde la eficiencia vial prometida se financia mediante una densa red de peajes que impacta directamente el costo de vida de los productores locales. Autores como Pachón y Ramírez (2006) sostienen que estas intervenciones, aunque necesarias, suelen priorizar el flujo de mercancías hacia los centros de consumo urbano sobre la conectividad intermunicipal de las zonas agrarias.

Este modelo se distanció de las concesiones previas al introducir una sofisticada estructura de financiación basada en el cumplimiento de hitos y la mitigación de riesgos para el inversor privado. No obstante, críticos del modelo señalan que el énfasis en los 4.000

kilómetros de autopistas de alta calidad ha generado una presión fiscal sin precedentes a través de las vigencias futuras. Como advierte Asobancaria (2025), el compromiso de recursos públicos hasta mediados del siglo XXI limita el margen de maniobra de futuros gobiernos para invertir en sectores sociales básicos, priorizando el pago de la deuda vial.

La alineación de las Vías 4G con la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) revela que el plan vial de Santos no fue una iniciativa puramente doméstica, sino un eslabón en la cadena logística continental. Proyectos como la Ruta del Sol y el corredor Bogotá-Buenaventura se diseñaron para insertar a Colombia en los flujos comerciales del Pacífico y el Caribe, siguiendo el mandato de conectividad física propugnado por organismos multilaterales.

Sin embargo, este enfoque ha sido cuestionado por la geografía crítica. Montañez y Delgado (1998), argumentan que la IIRSA favorece un modelo extractivista. Bajo esta óptica, las vías 4G actúan como canales de salida para productos primarios, destacándose la minería y el petróleo orientándose hacia el mercado global, sin necesariamente fortalecer el tejido productivo interno o la autonomía económica regional. La integración regional, en este contexto, parece responder más a una lógica de mercado transnacional que a una integración social entre los pueblos sudamericanos.

En última instancia, el éxito de las Vías 4G como puente de integración suramericana es parcial. Si bien se han reducido tiempos de viaje en tramos específicos, la dependencia de combustibles fósiles para el transporte de carga y la vulnerabilidad ante crisis sociales y climáticas, como se evidencia en la Vía al Llano; demuestran que la infraestructura por sí sola no garantiza capacidad. El fortalecimiento de la posición de Colombia en el comercio internacional ha tenido un costo elevado en términos de soberanía financiera y sostenibilidad ambiental (Transparencia por Colombia, 2024).

A modo conclusivo, la historia vial de Colombia desde los años 90 es el relato de una modernización supeditada al mercado, donde la carretera dejó de ser un bien público para convertirse en un activo financiero. El sistema de concesiones logró pavimentar rutas estratégicas, pero al costo de hipotecar la soberanía fiscal y consolidar un modelo de conectividad que prioriza el flujo del capital global sobre la cohesión social y la transparencia institucional.

De todo lo anterior, se puede sintetizar que, la configuración del sistema económico colombiano a través del transporte no ha respondido a un proyecto de integración nacional soberano, sino a una lógica de mercado supeditada a los centros de consumo globales y a la captura corporativa del Estado. La transición de los caminos de herradura y los ferrocarriles hacia un modelo hegemónico de carreteras por concesión acelerado por programas como las Vías 4G y alineamientos internacionales como la IIRSA, terminó por consolidar un sistema bimodal fragmentado y costoso.

Lejos de democratizar la movilidad y abaratar los costos logísticos para el productor local, el modelo de Alianzas Público-Privadas derivó en una financiarización de trozos del territorio. En este escenario, megaproyectos como la Ruta del Sol o la Vía al Llano operan como activos de alta rentabilidad para monopolios financieros como el de Sarmiento Angulo, mientras que las comunidades locales soportan el peso de peajes asfixiantes y una deuda pública proyectada a décadas que compromete la autonomía fiscal de la nación. Por tanto, el transporte en Colombia no ha sido el motor de un desarrollo equitativo, sino la infraestructura que perpetúa la estructura de enclave y la segregación regional del país.

CAPÍTULO III

LA COTIDIANIDAD DEL CONDUCTOR COLOMBIANO

Dentro de la perspectiva, referente a la cotidianidad del conductor en Colombia, se plantea que es un fenómeno complejo donde convergen la geografía accidentada del país, la historia de la movilidad y una construcción social de la identidad al volante. Entenderla requiere un estudio profundo de las conciencias que estructuran el comportamiento en la vía. En este contexto, la identidad y la cultura del conductor en Colombia no emergen sin un trasfondo social y geográfico, sino que están profundamente inducidas y moldeadas por el entorno hostil, normativo y socioeconómico en el que se desenvuelve diariamente el chofer. Para comprender, un poco más el entorno, este capítulo se ha dividido en varios aspectos, que de forma particular explican paso a paso todo lo que envuelve al ambiente y mundo donde transitan los conductores colombianos, desde la perspectiva de los relieves en la geografía nacional del país, específicamente la ruta de Bogotá - Sogamoso:

2.1. Operatividad y Realidad Financiera del Transportador Colombiano.

Para comprender la cotidianidad, los conflictos y el comportamiento del conductor en Colombia, es obligatorio radiografiar la estructura financiera que mueve al gremio. En los últimos años, el sector transporte ha vivido una transformación radical, que pasó de ser un oficio de arrieros modernos basados en la palabra y el trato directo, a convertirse en un ambiente corporativo hiperregulado y asfixiado por los costos operativos.

A continuación, se puede analizar el costo real de un flete en Colombia, acotando que el valor de una carga no se fija al azar; está regulado institucionalmente por el Ministerio de Transporte a través del SICE-TAC (Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga). Este sistema calcula el costo mínimo que se le debe pagar a

un transportador, tomando en cuenta las variables más duras del relieve nacional: las horas de espera en puerto, el desgaste de frenos en el descenso de cordilleras y, sobre todo, el consumo de combustible (Ministerio de Transporte de Colombia, 2024).

Para entender los valores económicos reales que se manejan en las rutas troncales del país, tomando como referencia un tractocamión o gandola de tres ejes en la categoría reina de 30 a 35 toneladas de capacidad, la estructura se mueve bajo los siguientes parámetros promedio:

- Ruta Buenaventura - Bogotá (El principal corredor logístico del país): Cruzar la cordillera de los Andes desde el puerto marítimo principal hasta la capital custodia cargas de alto valor (tecnología, materias primas). Un flete para un contenedor o carga suelta de 32 toneladas se cotiza en un rango de \$5.500.000 a \$7.000.000 de pesos colombianos (COP), dependiendo de la urgencia y el tipo de mercancía.
- Ruta Costa Atlántica (Barranquilla/Cartagena) - Medellín: El movimiento de carga general o graneles por el norte del país hacia el centro industrial antioqueño oscila entre los \$4.800.000 y \$6.200.000 COP por viaje completo. (Asociación Nacional de Instituciones Financieras.
- Ruta Bogotá – Sogamoso: En la ruta Bogotá – Sogamoso (saliendo por el norte por la Troncal Central del Norte o vía Briceño - Tunja - Duitama - Sogamoso). En este corredor vial de alta calidad y doble calzada en la mayoría de sus tramos, hay aproximadamente 4 a 5 peajes principales. Costo promedio total en peajes (Ida): \$180.000 COP – \$240.000 COP [ANIF], 2023).

Asimismo, se tiene la operatividad del vehículo y la rentabilidad del mismo, donde se analizan en primer lugar los costos operativos fijos, aunque estas cifras parecen elevadas a

primera vista, la realidad económica del viaje es compleja para el dueño del vehículo debido a la composición del gasto en la ruta, entre las que se pueden mencionar lo siguiente:

- El ACPM (Diésel): Representa entre el 40% y el 48% del valor total del flete. Subir La Línea o el Alto de Minas, con 35 toneladas consume galones de combustible a un ritmo acelerado.
- Los Peajes: Colombia cuenta con una de las infraestructuras de peajes más costosas y densas de la región. En una sola ruta como Buenaventura-Bogotá, un vehículo de categoría V o VI puede gastar más de \$800.000 COP solo en derecho de paso por las casetas. (ANIF, 2023).

En este mismo orden de ideas, se tiene la economía informal de la ruta Bogotá - Sogamoso, o lo que llamamos los costos invisibles, que dividen al gremio en dos realidades financieras muy marcadas, donde el sistema ha precarizado los ingresos de quien verdaderamente sostiene el volante, los cuales son:

En primer lugar, se tiene el conductor asalariado o el chofer de las grandes empresas de logística y transporte intermunicipal que son las que contratan a sus conductores bajo esquemas formales, pero con una fuerte presión de productividad, siendo su ingreso base, un salario básico que oscila entre el salario mínimo legal mensual vigente (SMLV) y \$1.800.000 COP. Al cual se le suma el sistema de viáticos y porcentaje, acotando que el verdadero ingreso no está en el básico, sino en los bonos por viaje cumplido, ahorro de combustible o un porcentaje del flete (habitualmente entre el 8% y el 12% del valor neto del viaje).

En este sentido se puede decir que su ingreso neto real, se obtiene sumando todas las variables, un conductor asalariado de tractomula de primer nivel puede promediar entre \$3.500.000 y \$5.000.000 COP mensuales. Sin embargo, para alcanzar este techo, debe

sacrificar su descanso, pasando hasta 25 días del mes durmiendo en la cabina del vehículo y manejando en jornadas que superan por mucho las 12 horas diarias. (ANIF, 2023).

Figura 10: *El Conductor Colombiano asalariado en la Tractomula en plena faena.*



Fuente: Archivo Personal. Primer camión familiar comprado después de la bancarrota de la familia como conductores de buses, el vehículo fue adquirido en el año 2018 es modelo 2005 y ha sido la escuela de las personas más jóvenes de la familia, es conocida como la chinita (Nombrada así por su propietarios padre e hija, este primero es la manera en que se refiere a su hija como mi chinita por eso el nombre del camión) es el gran referente en la familia por sacar a flote cuando peor económicamente se encontraban.

En segundo lugar, se encuentra el conductor dueño, también conocido como el cacho solo, que es el pequeño propietario que maneja su propio camión se enfrenta a la canibalización del mercado. Después de restar el ACPM, los peajes, el mantenimiento de los neumáticos (un juego de llantas para tractomula supera los 15 millones de pesos), los seguros obligatorios y las comisiones que cobran las agencias de carga e intermediarios por asignarles el viaje, la ganancia líquida por trayecto puede ser de apenas un 15% o 20% del valor del flete. Si el camión sufre una avería mecánica grave en carretera, la utilidad de dos o tres meses de trabajo se evapora en un solo repuesto. (ANIF, 2023).

La dinámica económica del transporte en Colombia incluye un flujo de dinero en efectivo que no aparece en los contratos, pero que determina el comportamiento del conductor en la carretera; entre los que se encuentran el despacho y el enganche, esto ocurre en los puertos y centros logísticos, el pago de dádivas o propinas a los intermediarios para agilizar la asignación de una carga bien pagada es una práctica común que merma el flujo de caja del chofer, también se contabiliza la seguridad privada e informal; sobre todo en zonas rojas de las carreteras nacionales, el conductor debe disponer de dinero para el pago de cuidadores informales en los parqueaderos de paso nocturnos o, en el peor de los casos, lidiar con la extorsión de grupos al margen de la ley.

También surgen pagos como los de cotereros y descargues; donde el valor del flete muchas veces no incluye el desembarque. El chofer debe negociar directamente en las centrales de abastos (como Corabastos en Bogotá) o bodegas el pago a los cotereros (cargadores), un gasto que sale directamente de su bolsillo para evitar que el vehículo quede retenido por horas, destruyendo la rentabilidad del siguiente viaje.

Esta presión económica es la que explica la agresividad vial, la velocidad en las bajadas y el consumo de sustancias para evitar el sueño. El conductor colombiano sabe que en su negocio el tiempo es literalmente dinero; un día de retraso por un derrumbe o un bloqueo en la vía significa la pérdida total de la ganancia de la semana, convirtiendo la operación financiera del transporte en una ruleta rusa de alta tensión.

Con respecto, al camión o tractomula, para el transportista colombiano, el término tractomula, viene del arraigo popular utilizado en el país para referirse a los vehículos articulados de carga pesada o tractocamiones, trasciende la categoría de un simple bien de capital. Conceptualmente, la tractomula se define como una unidad motriz (cabezote)

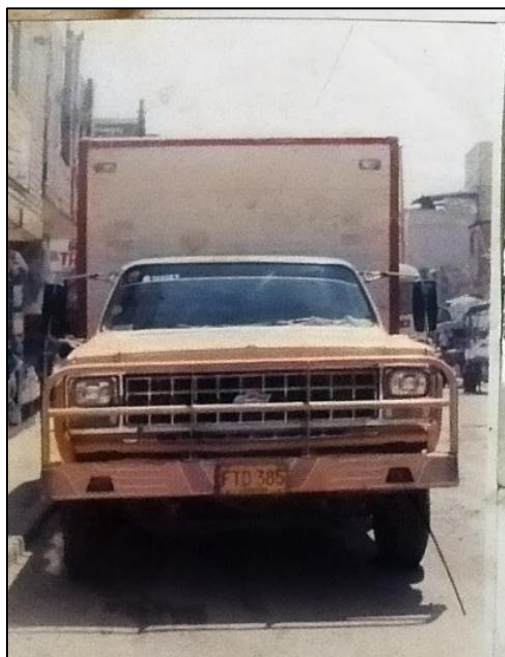
diseñada para arrastrar grandes remolques o semirremolques, constituyendo el eslabón material y tecnológico más importante en la cadena logística del territorio nacional.

Figura 11: *El Conductor Dueño, inspeccionando su camión.*



Fuente: Archivo Personal. Esta imagen es tomada en el peaje del túnel de la línea cuando veníamos de la ciudad de Pereira, aquí aprovechamos para tomar un tinto y estirar piernas, además de la revisión del vehículo antes de iniciar un descenso tan prolongado y peligroso.

Figura 12: *El camión de carga del transportador colombiano*



Fuente: Archivo Personal. El furgón la figura más reconocida en el transporte colombiano en este caso este fue un furgón que tuvo la familia hace mucho tiempo y el cual era utilizado para llevar medicamentos a todos los centros de salud de Cundinamarca.

Lejos de ser una mera herramienta de trabajo inanimada, este vehículo representa un espacio habitacional en movimiento y el núcleo de la identidad laboral del conductor. Sin embargo, la sostenibilidad de este estilo de vida está profundamente condicionada por factores económicos. Este subapartado analiza las implicaciones financieras que definen la cotidianidad del transportista de la familia Cruz, explorando la alta inversión inicial requerida para su adquisición y la pesada carga de los costos de mantenimiento preventivo y correctivo (combustible, llantas, lubricantes y repuestos). En un contexto de geografía accidentada e infraestructura variable, estas variables económicas no son simples cifras contables; son presiones diarias que moldean las decisiones, el nivel de estrés y los fantásticos relieves de supervivencia de los conductores en la ruta Bogotá - Sogamoso.

Figura 13 y 14: *Algunos modelos de Tractomulas que ruedan por la ruta Bogotá- Sogamoso*



Fuente: *Figura 4 y5 pertenecen a un archivo personal*

Otro aspecto importante, en este apartado, son los costos de las tractomulas y otros transportes de Colombia, donde el precio de un cabezote cero kilómetros varían significativamente según su origen (americano tradicional versus marcas de ensamblaje asiático), lo que obliga al transportista a elegir entre el prestigio y valor de reventa de un camión tradicional o la accesibilidad financiera de las nuevas marcas.

Cuadro 1: *Precios de Camiones de Cargas (Tractomulas)*

Línea / Segmento	Marca / Modelo Referencia	Rango de Precio Aproximado Código Internacional del peso colombiano (COP)
Gama Alta / Americana Tradicional	Kenworth T880 / Mack Anthem <i>(Con camarote de lujo)</i>	\$1050.000.000 – \$825.000.000
Gama Media / Ensamblaje Asiático	Shacman, JAC QX 500, Sitrak, Dongfeng RX520	\$460.000.000 – \$580.000.000
Segmento Usados (Segunda Mano)	Modelos tradicionales (10 a 15 años de antigüedad)	\$250.000.000 – \$400.000.000

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE]. (2026).

A estos valores se les debe sumar el costo del remolque o "tráiler" (planchas, furgones o tanques refrigerados), que puede oscilar entre los \$80 y \$150 millones de pesos adicionales.

La tabla presentada expone de manera clara una de las barreras de entrada y sostenibilidad más críticas para el microempresario del transporte en Colombia, que es la profunda brecha de capitalización según el origen y estado del vehículo. Este panorama

financiero fragmenta al gremio en tres realidades socioeconómicas drásticamente marcadas por el nivel de endeudamiento.

Al analizar el segmento de Gama Alta / Americana Tradicional (Kenworth T880 / Mack Anthem), cuyos precios oscilan entre los \$825 y \$1.050 millones de COP, se evidencia que el acceso a la tecnología de punta y a los vehículos de mayor durabilidad en la accidentada geografía nacional está prácticamente vetado para el conductor autónomo. Adquirir estas unidades suele ser un privilegio de las grandes corporaciones logísticas o de propietarios que asumen créditos bancarios con cuotas mensuales asfixiantes. Esto genera un estado de estrés financiero permanente, ya que el vehículo debe rodar sin detenerse un solo día para poder cumplir con las obligaciones financieras.

Como respuesta a esta barrera económica, el mercado colombiano ha experimentado una transformación con la llegada de la Gama Media / Ensamblaje Asiático (Shacman, JAC, Sitrak, Dongfeng), situándose en un rango de \$460 a \$580 millones de COP. Aunque representa una alternativa de mitigación que reduce la deuda a la mitad en comparación con la gama alta, este segmento plantea una encrucijada técnica y económica a mediano plazo: un costo inicial más accesible a cambio de una devaluación más rápida y una mayor incertidumbre respecto a la vida útil y la disponibilidad de repuestos bajo las severas condiciones del relieve colombiano.

Por último, se encuentra el segmento de usados (\$250 a \$400 millones de COP) representa el último refugio del conductor tradicional que busca ser dueño de su propio activo sin quedar sepultado por una deuda multimillonaria. Sin embargo, este menor costo de adquisición es una trampa económica latente. Los vehículos con 10 a 15 años de antigüedad exigen una reinversión constante en mantenimiento correctivo (reparaciones de motor, cajas, transmisión y cambio de llantas). Al final, lo que el propietario se ahorra en la cuota del

banco, lo termina pagando en los talleres, sumando a su carga mental la constante zozobra de que una falla mecánica en la ruta detenga su única fuente de ingresos.

Cabe destacar que, en lo respectivo a los costos de mantenimientos, se puede afirmar que mantener la tractomula rodando por la accidentada geografía colombiana se ha vuelto notablemente más costoso. Según el Índice de Costos del Transporte de Carga (ICTC) del DANE, las mayores presiones sobre el bolsillo del conductor y los propietarios se concentran en cuatro rubros estructurales: que son el combustible, los peajes, la mano de obra o costos fijos y partes, repuestos y llantas, los cuales se definen a continuación:

- El Combustible (ACPM / Diésel): Tras los recientes ajustes y la reducción de la cobertura del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), el precio promedio del galón de diésel a nivel nacional ronda los \$10.984 COP, superando los \$11.200 COP en ciudades principales como Bogotá (\$11.276) y Cali (\$11.424). El combustible representa entre el 40% y el 50% de los costos totales de un viaje.
- Los Peajes: Debido a la privatización y las concesiones viales de cuarta y quinta generación (4G y 5G), los peajes han registrado incrementos anuales consecutivos por encima de la inflación general (con alzas acumuladas de más del 7%). En rutas montañosas críticas (como Bogotá - Buenaventura o Medellín - Cartagena), un transportista puede llegar a cruzar más de 10 a 12 peajes de categoría V o VI, impactando severamente el flujo de caja diario.
- Mano de obra y costos fijos: El costo laboral (conductores y ayudantes) ha subido a doble dígito (un incremento anual por encima del 13%-16%), impulsado por la escasez de conductores profesionales capacitados para rutas de alta montaña.

- Partes, repuestos y llantas: Aunque este rubro ha mostrado cierta estabilidad en sus aumentos mensuales, el valor acumulado de las llantas de tracción y los lubricantes importados sigue siendo una carga fija pesada debido a la fricción y el desgaste acelerado que imponen las pendientes y las carreteras en mal estado.

Todo lo expuesto anteriormente, lleva a una reflexión final, y es que detrás de la operatividad financiera, hay un desgaste mental y emocional del microempresario del transporte. Adquirir una tractomula propia en Colombia se ha convertido en una apuesta de altísimo riesgo, ya que representa no solamente un activo, sino una deuda financiera asfixiante a largo plazo, respaldada casi siempre por créditos bancarios cuyas cuotas mensuales devoran el margen de maniobra antes de que el vehículo siquiera encienda el motor.

Ser dueño de una tractomula en Colombia no es sinónimo de holgura económica; es asumir una estructura en la que los márgenes de rentabilidad real apenas oscilan entre el 5% y el 10%, en ese estrecho porcentaje se esconde una carga de estrés crónico para el propietario, sobre quien recae de forma exclusiva una cadena implacable de responsabilidades legales, laborales y mecánicas.

Por un lado, se encuentra con el pago puntual de salarios, comisiones y la pesada carga de prestaciones sociales de los conductores (que representa el 17,5% del costo de operación) debe garantizarse rigurosamente, sin importar si las empresas generadoras de carga retrasan los pagos de los fletes a 30, 60 o 90 días. Por otro, tiene a su cargo la pesada dictadura del mantenimiento, un imprevisto mecánico en la cumbre de La Línea o en el descenso hacia el Caribe puede transformar instantáneamente un viaje planificado en una pérdida neta. El propietario asume en solitario la volatilidad de los precios de repuestos, llantas y lubricantes, severamente afectados por la devaluación y la inflación de insumos importados.

Por último, debe lidiar con la incertidumbre de la vía Bogotá - Sogamoso En la ruta Bogotá – Sogamoso (saliendo por el norte por la Troncal Central del Norte o vía Briceño - Tunja - Duitama - Sogamoso), como bloqueos comunitarios, paros, derrumbes provocados por la geografía nacional y la inseguridad en las rutas son variables imposibles de prever que dilatan los tiempos de entrega. Sin embargo, los costos fijos de capital y seguros siguen corriendo con el reloj. En conclusión, la operatividad del transporte de carga pesada en Colombia ha dejado de ser el oficio noble y basado en la palabra de los arrieros de antaño. Hoy, el propietario autónomo se encuentra atrapado en un laberinto regulatorio y financiero donde cualquier error de cálculo, un retraso logístico o una falla mecánica inesperada significan el riesgo de perder el patrimonio de toda una vida. El verdadero costo de rodar por las carreteras colombianas no se paga solo en las estaciones de servicio o en las casetas de peaje; se paga con el bienestar, el sueño y la tranquilidad de quienes sostienen, sobre sus propios hombros, el movimiento de la economía del país.

Figura 15: *El motor cuando se avería*



Fuente: Archivo Personal. Motor de la chinita siendo reparado por una avería mecánica el precio de la reparación en total fue de 10.500.000 pesos.

2.2. El Relieve colombiano y su apropiación del espacio.

Entender las carreteras colombianas requiere mirar más allá de la ingeniería civil y la topografía; exige comprender cómo los sujetos habitan y significan la accidentada geografía nacional. Este punto analiza el relieve no como un escenario estático o un obstáculo físico, sino como un territorio dinámico que es vivido, interpretado y transformado por el transportista a diario. La apropiación del espacio vial por parte del conductor no ocurre en la teoría, sino en la práctica cotidiana del viaje: se teje en el dominio de las pendientes de la cordillera, en la negociación visual con la niebla y en la familiaridad con las llanuras. Así, la geografía física se convierte en una geografía cultural y emocional, donde el relieve moldea la identidad de quien lo recorre y la carretera se transforma en un espacio propio, de este modo se desarrolla este punto a continuación:

Para entender mejor, este punto, es necesario conocer el relieve como marcador de identidad y lugar, donde encontramos que la geografía colombiana transforma la carretera de un simple canal de asfalto en un espacio con identidad propia que moldea la conciencia del conductor. En Colombia, la carretera no es un espacio cualquiera o simple, las cordilleras imponen una geografía viva que exige del transportador una atención absoluta, obligándolo a habitar el presente a través del esfuerzo físico y mental que demanda el territorio, como por ejemplo la de Bogotá - Sogamoso. Como señala Claval (2019), el espacio geográfico no es un telón de fondo inerte, sino un escenario activo que interviene en la construcción de la subjetividad y en el desarrollo de las prácticas cotidianas de quienes lo transitan. En este sentido, las carreteras colombianas no solo comunican puntos geográficos, sino que producen cultura y fijan vivencias.

Sin embargo, esta relación con el paisaje plantea una profunda contradicción. Por un lado, la sinuosidad de rutas como el ascenso a La Línea o el cañón de Pescadero dota al oficio

del camionero de una mística y una identidad cultural únicas, basadas en la pericia y el respeto al relieve. Por otro lado, esa misma topografía accidentada se convierte en el principal factor de riesgo, fatiga y sobre costo operativo. Lo que para la cultura popular es un paisaje majestuoso, para el conductor es un escenario de tensión constante donde el más mínimo error de cálculo puede costar la vida o el patrimonio. Haesbaert (2021) describe este fenómeno como una tensión en la apropiación del espacio; el territorio es, al mismo tiempo, una fuente de identidad y un espacio de dominación o resistencia física. Lo que para la cultura popular o el turista es un paisaje majestuoso, para el conductor es un escenario de tensión constante donde el más mínimo error de cálculo puede costar la vida o el patrimonio.

Al analizar este fenómeno, se hace evidente que el relieve colombiano actúa como un regulador invisible de la psicología del conductor. Mientras que en las autopistas planas de otros países la conducción puede volverse un acto monótono y automatizado, las troncales colombianas demandan una conexión sensorial permanente. El rugido del motor reteniendo en el descenso de una cordillera, el desgaste técnico de los frenos y la constante lectura de las curvas transforman el espacio geográfico en un lugar habitado y sentido. Así, el relieve deja de ser un simple obstáculo topográfico para convertirse en el elemento que define el comportamiento, el lenguaje y la identidad del gremio transportador en el país.

Como punto final, se puede evidenciar que, el relieve colombiano hace que el oficio del transportador sea una paradoja viviente. Las cordilleras, con sus abismos y curvas cerradas, actúan como un filtro que separa al conductor común del verdadero artesano del asfalto. Al final del día, domar la geografía del país no es solo un asunto de pericia técnica o de potencia en el motor; es un acto de resistencia física y mental. El conductor colombiano no solo transita el territorio, lo sufre, lo respeta y lo incorpora a su propia historia de vida. Así, mientras las dinámicas modernas intentan estandarizar y enfriar el sector del transporte, la

imponente cordillera se levanta como el último refugio donde el viaje sigue siendo humano, peligroso y profundamente propio.

Figura 16 y 17: *Viajando por el relieve colombiano*



Fuente: Archivo Personal. En la primera figura se observa como durante la salida de campo al Güicán el conductor de la UPN tiene que cruzar una vía en pésimo estado. En la segunda imagen se ve a la chinita cruzando por la región de la represa del Guavio.

2.3. Infraestructura vial de Colombia percibida por el Conductor.

La infraestructura vial de un país define las reglas del juego para quienes habitan las carreteras. En el contexto colombiano, la malla vial no se experimenta como una red homogénea o predecible; por el contrario, es un escenario de contrastes donde coexisten

modernas autopistas de doble calzada con corredores viales críticamente afectados por la geología y la falta de mantenimiento. En esta sección se analiza la configuración de la infraestructura vial colombiana desde la óptica del transportista. Para el conductor, el asfalto, las bermas, los peajes y los puntos críticos por derrumbes no son simples datos estadísticos, sino factores determinantes que moldean sus niveles de estrés, sus tiempos de viaje, el desgaste de sus máquinas y, en última instancia, sus propios imaginarios sobre el riesgo y la seguridad en el territorio.

En este sentido, se puede hablar sobre la infraestructura y comportamiento, a través de la regulación técnica de la conciencia vial, en este punto, se integran los aportes de Acevedo y Lleras (2012). En este apartado, la investigación se centra en cómo la precariedad o suficiencia de la infraestructura técnica en Colombia condiciona la psicología del conductor y su percepción del relieve como un entorno de riesgo o de fluidez.

La construcción de la conciencia del relieve no puede desvincularse de las condiciones materiales sobre las cuales se ejerce la conducción. Según Acevedo y Lleras (2012), el sistema de transporte en Colombia ha enfrentado históricamente rezagos estructurales que obligan al conductor a desarrollar estrategias de adaptación específicas. Estos autores proporcionan una visión de largo plazo que permite entender por qué el comportamiento del conductor oscilando entre la defensividad y la agresividad es, en última instancia, una respuesta a la infraestructura disponible. Es por ello, que a continuación se detallan algunos aspectos relevantes, como el del relieve como factor de costo y riesgo técnico, aquí Acevedo y Lleras (2012) señalan que la geografía colombiana, caracterizada por las tres cordilleras, impone costos de operación significativamente más altos que en otros países de la región. La infraestructura vial, al intentar salvar estas disparidades del relieve, a menudo resulta en diseños geométricos complejos con pendientes pronunciadas y radios de curvatura mínimos. Según los autores, esta configuración técnica exige que el conductor colombiano mantenga

un estado de alerta constante, lo que consolida un imaginario del relieve como un territorio hostil.

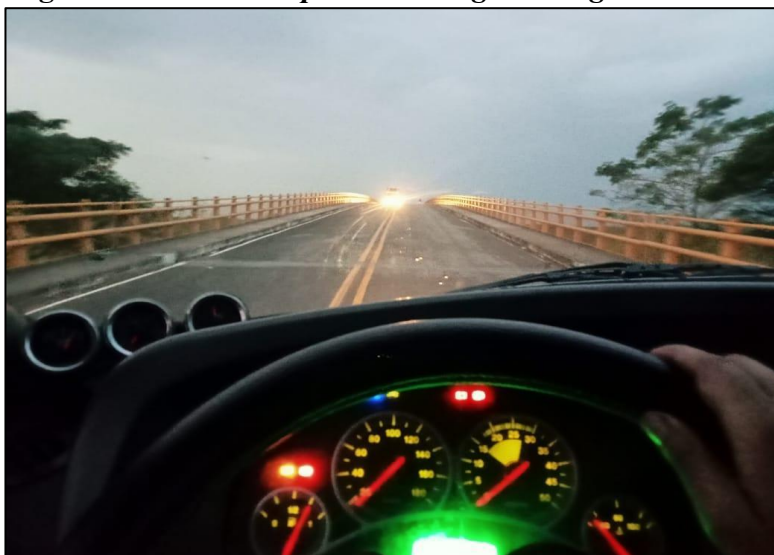
En este contexto, los datos técnicos sobre el estado de las vías y la capacidad de carga sugieren que el conductor no percibe el relieve solo como paisaje, sino como una variable de desgaste mecánico y riesgo de accidentalidad. Para Acevedo & Lleras, (2012) "El atraso en la infraestructura vial del país ha generado que el transporte de carga y pasajeros sea una labor de alta complejidad técnica, donde la pericia del conductor suple las deficiencias de la red" (p. 112).

Figura 18: *Transporte por la vialidad colombiano*



Fuente: Archivo Personal.

Figura 19: *Al volante por la vía Bogotá - Sogamoso*



Fuente: Archivo Personal. En la primera imagen se observa al conductor de la saga cruzando por uno de los lugares más reconocidos de la vía de Colombia conocido como la nariz del diablo, en la segunda imagen se observa el conductor Edwin Cruz cruzando el puente más largo de Colombia.

Cabe señalar que, existe muchas veces en el transportador un comportamiento defensivo y agresivo como consecuencia de la insuficiencia vial. Con la que se encuentran, un aporte fundamental de Acevedo y Lleras (2012) es la correlación entre la infraestructura y la psicología del manejo. Los autores argumentan que la falta de dobles calzadas y de variantes que eviten los pasos urbanos complejos fomenta conductas agresivas como: el adelantamiento en zonas prohibidas por el relieve o excesivamente defensivas: frenado constante en descensos prolongados.

La conciencia del relieve se ve así mediado por la frustración o la competencia por el espacio. En tramos de montaña donde la infraestructura es deficiente, el conductor desarrolla un sentimiento de supervivencia. Acevedo y Lleras (2012) explican que la agresividad vial en Colombia es a menudo una respuesta a la baja velocidad promedio impuesta por una topografía difícil combinada con una vía de bajas especificaciones técnicas.

Figura 20: *Trayecto de las vías colombianas Bogotá - Sogamoso*



Fuente: Archivo Personal. En la imagen se observa al conductor Agustín Cruz descendiendo por la línea uno de los descensos más peligrosos en las vías de Colombia

También, el conductor tiene una prospectiva de la transformación del imaginario por la obra civil, y es que según Acevedo y Lleras (2012), sugieren que los proyectos de cuarta y quinta generación (4G y 5G), con la construcción de túneles y viaductos, buscan aplanar simbólicamente el relieve colombiano. la modernización de la red troncal tiene como objetivo reducir la fricción que la geografía impone al comercio. Para el transportador, el paso de la carretera de montaña tradicional al túnel de alta ingeniería transforma radicalmente su imaginario: el relieve deja de ser un obstáculo que se escala y se desciende palmo a palmo, para convertirse en algo que se atraviesa de forma invisible. Esta transición técnica, documentada por los autores, es clave para entender cómo la evolución de la infraestructura en Colombia está alterando la identidad histórica del conductor como conquistador de la montaña.

Por otro lado, se encuentra la movilidad y el entorno construido; que es la mediación material del relieve, aquí los sustentos planteados de Sebastián Ureta (2014) analizan la relación entre el sujeto, la tecnología y el entorno construido, aplicando sus conceptos de ensamblajes y movilidad a la realidad de las infraestructuras en América Latina. Para profundizar, en la relación entre el conductor y la geografía, el análisis parte de una perspectiva teórica amplia, sus marcos resultan especialmente fértiles para estudiar contextos latinoamericanos, donde las infraestructuras deficientes o incompletas obligan a una constante renegociación entre el individuo y el territorio. En este sentido, Ureta, explica dicha temática de la siguiente forma; que la movilidad no es simplemente el acto de desplazarse de un punto A a un punto B, sino que ocurre dentro de un ensamblaje donde interactúan humanos, vehículos, normativas y el entorno construido (Ureta, 2014). En el caso de los

conductores colombianos, el relieve no es una entidad biológica o geológica aislada, sino que es una parte activa de este ensamblaje.

Desde esta perspectiva, el relieve se construye a través de la fricción. Ureta (2014) afirma, que cuando la infraestructura es precaria (vías en mal estado, falta de señalización en zonas de montaña), el entorno construido se vuelve visible y demandante para el sujeto. Mientras que en los países desarrollados la infraestructura tiende a ser invisible por su eficiencia, en el contexto que nos ocupa, el relieve emerge ante el conductor como una presencia constante, que requiere ser gestionada segundo a segundo.

En este contexto, la movilidad y la fragilidad del entorno, según Ureta (2014) señala que, en este tema, los conductores no solo operan una máquina, sino que deben realizar un trabajo de reparación y cuidado constante para superar las deficiencias del entorno construido. En las rutas colombianas, como la de Bogotá - Sogamoso esto se traduce en un relieve que es percibido como una fuerza capaz de interrumpir el flujo en cualquier momento (derrumbes, fallas geológicas, erosión). Ureta sugiere que la movilidad en estas condiciones genera una subjetividad específica: un conductor que es, al mismo tiempo, un observador técnico del riesgo. El relieve, bajo esta mirada, es un sistema dinámico y potencialmente inestable que define la identidad de quien lo transita. "La movilidad es una práctica situada, donde el entorno construido no es solo un fondo pasivo, sino un agente que moldea las posibilidades de acción y la percepción del mundo" (Ureta, 2014, p. 56).

Finalmente, Ureta (2014) enfatiza que la movilidad es una experiencia encarnada. El conductor siente el relieve a través de las vibraciones del vehículo, la resistencia del motor en el ascenso y la tensión en los frenos durante el descenso. Este contacto físico con la materialidad de la vía y la geografía es lo que constituye, según el autor, el núcleo de la experiencia de movilidad. Permitiendo, concluir que el imaginario del relieve colombiano no

es una abstracción mental, sino el resultado de una interacción física y sensorial con un entorno construido que a menudo es insuficiente. El conductor desarrolla una inteligencia vial que es, en esencia, una forma de conocimiento táctico sobre cómo navegar una geografía que la infraestructura no ha logrado domesticar completamente.

Figura 21: *Imágenes de carreteras en mal estado colombianas.*



Fuente: Archivo Personal. En la imagen se observa cómo el conductor se tiene que enfrentar a adversidades como la caída de un puente.

2.4 Creencias del Conductor Colombiano y sus Relaciones Sociales.

Para el conductor colombiano, especialmente el de carga y transporte intermunicipal, de rutas como la de Bogotá – Sogamoso, la carretera no es solo un espacio de tránsito, sino un escenario de resistencia. Debido a la topografía de las tres cordilleras, el conductor se auto percibe como un experto en domar un relieve hostil. Sin embargo, conducir un vehículo de gran tonelaje o un autobús de pasajeros por la escarpada geografía andina colombiana, atravesando pasos críticos como el Alto de la Línea, el Cañón del Chicamocha o las trochas

del Chocó, somete al chofer a un estado de ansiedad y alerta máxima. Frente a curvas sin berma, abismos profundos, la amenaza constante de derrumbes o la neblina densa, la religiosidad actúa como un amortiguador emocional.

Entre estas creencias, se encuentran algunas relacionadas con encomendar su vida, su vehículo y su carga a una fuerza superior, donde el conductor experimenta una reducción significativa del estrés cognitivo. Saberse protegido por la gracia divina, le otorga la calma y la templanza necesarias para operar el vehículo con precisión en situaciones extremas, evitando que el pánico nuble su capacidad de reacción.

En este caso, se pueden destacar algunas características de ese auto percibimiento; como la pericia como orgullo, aquí existe un culto a la habilidad para maniobrar en curvas cerradas y pendientes pronunciadas (como La Línea). Esto genera una identidad de baquiano o conocedor profundo del territorio. También entre las creencias se tiene la religiosidad y protección; donde en la cultura del transportista colombiano, se encuentra la figura de la Virgen del Carmen que trasciende lo puramente teológico para convertirse en un símbolo de identidad gremial y protección vial.

El camión, la tractomula o la buseta dejan de ser meros bloques de hierro para transformarse en santuarios móviles. La presencia de altares en los tableros y la devoción a la Virgen del Carmen (Patrona de los conductores) es un pilar cultural. Dónde la fe funciona como una seguridad psicológica ante la precariedad de las vías o el orden público. Contrario a la idea de que la fe puede generar un exceso de confianza o un comportamiento temerario bajo la premisa de si Dios quiere, me salvo, la religiosidad asertiva en el conductor colombiano suele traducirse en un fuerte sentido de responsabilidad moral.

En síntesis, ante la precariedad de la vía Bogotá - Sogamoso, los problemas de orden público y la falta de garantías laborales, la fe se convierte en la póliza de seguro más

confiable que posee el chofer. La religiosidad transforma el espacio hostil de la carretera en un territorio transitable, permitiendo que el conductor mantenga la cordura, la esperanza y la atención en un entorno que constantemente amenaza su existencia.

Figura 22 y 23: *Conductores devoto de la Virgen del Carmen*



Fuente: Archivo personal. En las imágenes observamos la manera en que los conductores de votos a la virgen del Carmen todos los años realizan diversos desfiles para reafirmar su devoción a la virgen del Carmen, también una manera de reafirmar su devoción es tener una imagen de tamaño considerable en la casa eso lo observamos en la figura 24 en la cual en el espacio principal de la casa hay una virgen del Carmen resguardando a la familia.

Figura 24: *La Imagen de la Virgen del Carmen*



Fuente: Archivo Personal

Con respecto, a la construcción de relaciones sociales propias, la carretera colombiana está tejida por redes de interacción humana, que a continuación se describen y explican a profundidad:

- Comunidades de ruta: Los paraderos, restaurantes y estaciones de servicio funcionan como nodos de encuentro donde se intercambia información crítica sobre el relieve y la seguridad. Las comunidades de rutas se refieren a las redes sociales que no están delimitadas por la proximidad residencial, sino por la regularidad del tránsito en trayectos específicos; por ejemplo, la ruta Bogotá-Buenaventura por el Alto de la Línea, o la Troncal del Caribe. El relieve colombiano genera cuellos de botella geográficos e infraestructurales, que obligan a los conductores a detenerse en puntos específicos como

los paraderos, restaurantes, montallantas o santuarios. En estas pausas forzadas por la topografía se tejen identidades compartidas, folclor y transmisión oral de saberes sobre el relieve. (Uribe, 2017).

- Solidaridad gremial: El saludo entre conductores, el uso de luces y el apoyo en situaciones de varada o bloqueo por el relieve transforman el asfalto en un espacio relacional. Wenger (1998) sostiene que, su teoría se aplica perfectamente al gremio de conductores. Él define las "comunidades de práctica" como grupos de personas que comparten una preocupación o una pasión por algo que hacen y aprenden a hacerlo mejor a medida que interactúan regularmente. Los conductores colombianos desarrollan un repertorio compartido de recursos: jerga vial, saberes mecánicos adaptados a la altitud y protocolos de auxilio mutuo para mitigar el riesgo del relieve.
- Normatividad paralela: Existe una ética del camino y códigos de conducta que regulan la convivencia, lo que otorga a la vía una estructura social propia que contradice la naturaleza solitaria del trayecto. La normatividad paralela o también conocida como ley de la carretera, implica los códigos informales que regulan la convivencia, la conducción y la supervivencia allí donde el control legal del Estado es difuso o fragmentado. En los últimos 50 años de la historia colombiana, abarcando desde la cortesía técnica, también conocido como el lenguaje de las luces direccionales, para avisar si se puede adelantar en una calzada de montaña o si hay un puesto de control adelante, hasta la gobernanza informal y trágica dictada por los actores armados ilegales como las guerrillas, paramilitares y bandas criminales; que han controlado ciertos tramos geográficos, obligando al conductor a negociar vacunas, peajes ilegales y horarios de tránsito (Santos, 1998).

Según la zona de estudio ruta Bogotá - Sogamoso; la familia Cruz, relata que las relaciones sociales van más allá de la comunidad de la ruta, la solidaridad gremial y la normativa paralela, aquí es donde se da el punto de encuentro del conductor con la gente y viceversa, es entonces donde el paradero se convierte en un oasis, ya que pasar horas tras un volante en rutas peligrosas, genera una gran tensión en el conductor; entonces al bajarse en un paradero tradicional, rompe el aislamiento y humaniza su geografía a través de la palabra.

De allí, la experiencia de la comida como vínculo, el plato en el paradero colombiano como el corrientazo, la bandeja paisa, el sancocho, no es solo nutrición; es un ritual de arraigo. La dueña del estadero o la mesera no solo sirven comida; administran cuidado, preguntan "¿cómo estuvo la subida?" o "¿cómo está la trocha?". Aquí se construye una relación de parentesco simulado u hospitalidad extendida.

Existe una dinámica de cuido, donde estos paraderos se convierten muchas veces en sus “ángeles de la guarda” aquí estos conductores se sienten protegidos y halagados, les regalan dulces y detalles del lugar para que los recuerden. Asimismo, estos lugares funcionan como redes de apoyo donde el conductor colombiano ha construido un código de honor y reconocimiento con los habitantes de la ruta. Estas relaciones se basan en varios pilares: uno de ellos es el “fiao y la economía de la palabra, dinámica que funciona en muchos paraderos y montallantas de la ruta nacional Bogotá - Sogamoso, un conductor puede no tener efectivo en el momento debido a un retraso en el flete, pero el dueño del restaurante o el mecánico le “fía”. El conductor siempre vuelve a pagar porque su reputación en la ruta es su mayor activo.

Por otra parte, está el intercambio de información viva, antes de la tecnología, y aún hoy en zonas con mala señal, la gente del paradero es el centro de inteligencia del conductor. La dinámica implica un intercambio mutuo: el conductor informa cómo está el relieve más atrás (si hubo un derrumbe, si la banca se cayó, si hay neblina densa) y los locales (hoteleros,

despachadores de gasolina) le informan sobre el estado del orden público adelante, la presencia de retenes o si la montaña "está bajando" (riesgo de deslizamiento). (Agustín Cruz, 15/12/2024, 1:50 p. m, Bogotá).

En síntesis, se puede interpretar que el relieve dicta dónde se forman estas alianzas. Los paraderos más vitales suelen ubicarse estratégicamente justo antes de iniciar un ascenso temido para la preparación mental y mecánica o inmediatamente después de coronar la cima la celebración y descanso. los paraderos de carretera funcionan como tejidos de resistencia social y humana frente a la hostilidad e impredecibilidad del relieve colombiano. El conductor no solo aparca un vehículo; encalla momentáneamente su vida en una comunidad flotante que lo sostiene antes de volver a enfrentarse a la montaña.

En este mismo orden de ideas, se encuentra la experiencia empírica, donde el relieve se comunica en la voz del conductor, siendo necesario contrastar los conceptos de infraestructura y movilidad con la realidad fenomenológica del conductor colombiano. Las experiencias recolectadas sugieren que el relieve no es una entidad geográfica externa, sino una vivencia que se manifiesta en tres configuraciones del imaginario que se definen a continuación:

El relieve como enemigo respetado es la primera configuración; en donde muchos conductores de carga en rutas como la de la línea o el alto de letras, no hablan de la montaña en términos métricos, sino en términos de personalidad. Existe una experiencia compartida de pedir permiso o respetar la loma. El imaginario aquí es de confrontación dialógica: el relieve es un gigante al que se debe conocer íntimamente (el sonido del motor en la marcha adecuada, el calor de los frenos) para poder transitarlo. La maña o pericia del conductor es el puente entre la teoría técnica y la supervivencia física.

Otra de las configuraciones es la geografía del afecto y el paradero, que es cuando la experiencia real del conductor colombiano convierte los puntos críticos del relieve en hitos sociales. El paradero de bus o el restaurante de carretera en la cima de un páramo deja de ser un punto de coordenadas para convertirse en un refugio de identidad. Allí, el relieve se narra: los conductores comparten historias del día que me quedé sin frenos en tal bajada, transformando el accidente geográfico en una leyenda urbana que cohesiona al gremio y dota de memoria al camino.

También se encuentra, la configuración de la dualidad y planeación del territorio que, con la llegada de túneles y viaductos modernos, los conductores de mayor trayectoria expresan un imaginario ambivalente. Por un lado, hay un alivio técnico (la visión de largo plazo de Acevedo y Lleras); por otro, una sensación de pérdida de la conexión con la tierra. Para el conductor tradicional, atravesar la montaña por un túnel es perderle el hilo a la ruta, mientras que la carretera vieja, con sus curvas y abismos, es la que verdaderamente enseña a manejar.

En otro orden de ideas, aparece la maña como conocimiento situado, entre la pericia y el ensamblaje, entendiendo que la figura de la maña en el conductor colombiano es entendida como esa destreza empírica para sortear las dificultades del relieve encuentra un asidero teórico fundamental en la propuesta de Ureta (2014) sobre la movilidad como una experiencia encarnada y el papel de los ensamblajes. Para Ureta, el sujeto no está separado de su entorno; por el contrario, la movilidad surge de una interacción íntima donde el cuerpo del conductor, la mecánica del vehículo y la rugosidad del relieve se fusionan.

En este contexto, la maña no es solo una habilidad técnica, sino una forma de inteligencia socio-técnica que emerge cuando la infraestructura es deficiente o el relieve es extremo. Es lo que Ureta denomina el compromiso activo con la materialidad: el conductor

no usa la vía, sino que se ensambla con ella, aprendiendo a leer las vibraciones de la montaña en el chasis y a anticipar la resistencia del aire en la pendiente. Así, el imaginario del relieve deja de ser una representación mental abstracta para convertirse en un saber táctico, donde la pericia del transportador actúa como la pieza que repara y completa un sistema vial permanentemente frágil.

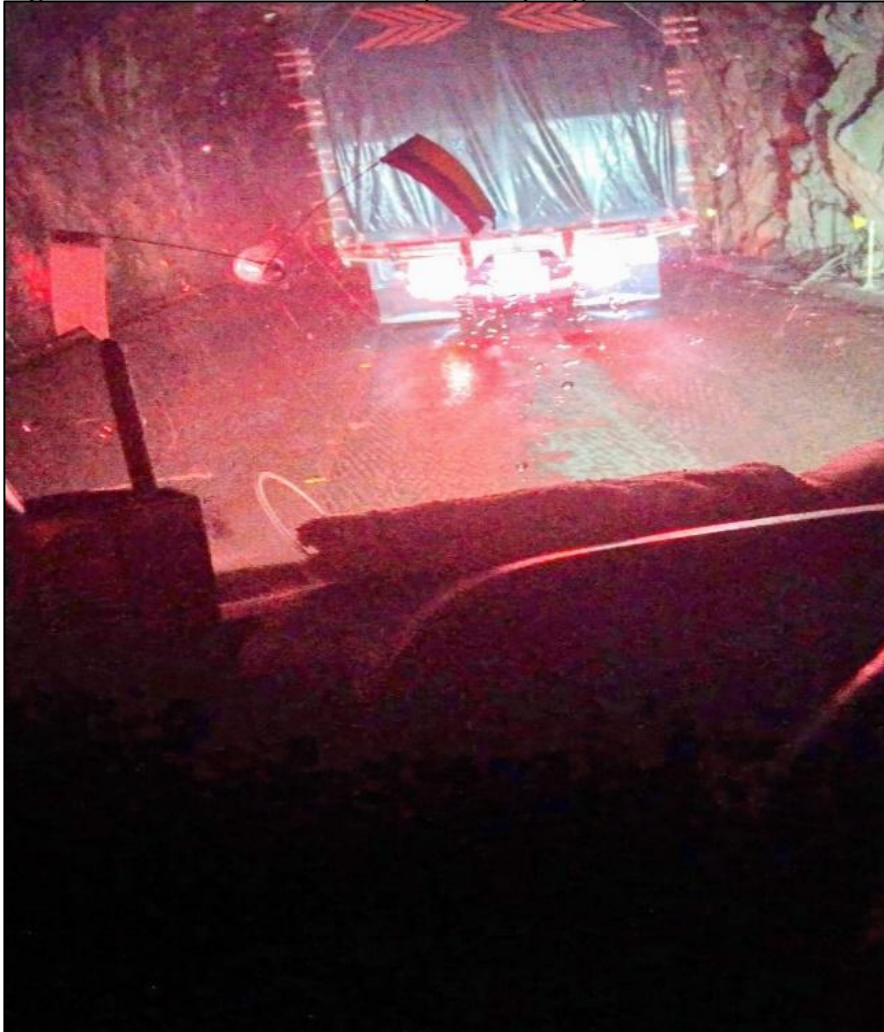
El relieve colombiano a través de sus conductores es un ensamblaje complejo que va más allá de la ingeniería vial. Se configura como una cartografía emocional y social, donde el conductor deja de ser un simple operador de máquinas para convertirse en un cartógrafo de la experiencia. La carretera, lejos de ser un espacio vacío, es un lugar antropológico donde el relieve dicta las normas de convivencia, la jerarquía del saber técnico y la construcción de la identidad nacional desde el asfalto.

Figura 25: *Accidente Vial*



Fuente: Archivo personal. Conductores en plena vía al auxilio de un accidente.

Figura 26: *El Conductor en una pericia peligrosa en la carretera*



Fuente: Archivo personal. En la siguiente imagen observamos la manera en que el conductor se tiene que enfrentar a diversos factores en este caso uno de los túneles ubicado en la vía del Sista hacia Monterrey Casanare

2.5. La rutina del conductor colombiano en su espacio de vida.

Del oficio del conductor y de su vida tenemos al espacio de su hogar este espacio es diferente al espacio de las personas comunes, esto no necesariamente da como regla que todas las familias conductoras actúen de este modo, ya que como en cualquier grupo hay particularidades pero según lo investigado si es algo muy común que el espacio de las familias conductoras tenga particularidades propias que comparten con el caso expuesto a continuación, en el caso de la Familia Cruz desde el año 1985 esta reside en una casa

autoconstruida ubicada en el Barrio Buenos Aires Sur en la UPZ del Lucero en la localidad de Ciudad Bolívar.

Esta casa es reflejo de las mismas condiciones propias de los conductores que expondremos a continuación, esto con el fin de dar a conocer cómo vive un conductor y como va generando en su mente, imágenes sobre el espacio y sus usos.

Figura27: *Casa de la Familia Cruz*



Fuente: Archivo personal. A continuación observamos en la imagen la casa de la familia cruz, en la cual podemos advertir como en la entrada hay una pequeña terraza utilizada para parqueo de vehículos pequeños o particulares utilizados para el transporte de la casa al parqueadero donde se encuentran los vehículos grandes, también se observan como los patrones de la casa propios de la autoconstrucción como lo son que la ornamentación de las ventanas no sea igual en todos los pisos, esto por la diferencia de años en la construcción.

Dentro de este punto, creemos necesario hablar de uno de los aspectos más importantes discutidos por nosotros, es normal que toda la familia esté involucrada en la conducción y que en gran medida las personas estén implicadas de manera directa o indirecta,

es normal y es consecuencia de la estructura, el contexto es general y es causa de múltiples factores, en este caso yo Martin Cruz fui criado entre buses urbanos y talleres mis primeros juguetes eran partes de vehículos como llantas o mangueras y mis primeras experiencias laborales estuvieron relacionadas con los vehículos es por ello que es algo normal para mí que haya aprendido a manejar a los 12 años, esto no había sido contemplado hasta que Brigith Diaz autora de la tesis contrasto su vida y la mía y descubrió la manera en que todo en el barrio gira en torno al bus o al camión, es normal que el hijo del conductor conduzca y aprenda estos saberes incluso antes de terminar el colegio es algo primordial y es motivo de orgullo familiar.

Por consiguiente, analizar el espacio del hogar en la cotidianidad del transportador implica reconocer que el mapa del camionero no se agota en los corredores viales de la nación. La vivienda representa el contrapunto existencial de la ruta: es el espacio donde se busca reparar la salud física, contener el estrés financiero y reanudar los lazos afectivos con el núcleo familiar antes de emprender de nuevo la marcha hacia el territorio, dentro de este contexto se describen los siguientes puntos:

La casa del conductor: resulta un reflejo del oficio del mismo para el caso de la Familia Cruz, la casa cuenta con varias partes del vehículo, tales como espejos, partes del chasis utilizada como paredes, incluso la terraza (ver figura 30 y 31) está recubierta por los vidrios de antiguos buses ya chatarrizados, además de contar con espacios que guardan partes de vehículos y herramientas, esto comprende la manera en que la casa de los conductores es diferente, es autoconstruida, está ubicada en lugares específicos de la ciudad y permite entender cómo se le da un espacio al vehículo propio, en algunos casos hay casas de los conductores donde el espacio para el parqueadero es más grande que el propio espacio de la habitaciones.

Figura 28: *Vivienda de la familia Cruz*



Fuente: Archivo personal. En la imagen se observan vidrios, chatarras de transportes fuera de servicio.

Ahora bien, para entender por qué los conductores se ubican en ciertas partes de la ciudad se utilizará la herramienta de la historia de vida de la Familia Cruz, para ejemplificar cómo el vehículo y la conducción moldean su estilo de vida.

Figura 29: *Imágenes de objetos de vehículos en la casa de la Familia Cruz*



Fuente: Archivo personal. En la siguiente imagen podemos observar la ejemplificación de lo antes explicado un vidrio que aún conserva las palabras que lo identifican como parte del vehículo, en este caso una salida de emergencia.

Figura 30: *Foto del grupo familiar Cruz*



Fuente: Archivo personal. Foto en la cual la familia celebraba la construcción del primer paso de la construcción de la plancha en el año 1988, acá ya tenían 2 hijos y se estaba formalizando la casa y el barrio y el bus seguía aumentando la importancia de su uso social.

La casa construida por la misma familia la cual se ve en la imagen y es lo que le da su carácter de autoconstrucción y los materiales fueron transportados en el bus familiar el cual cobra relevancia al comenzar tiempo después a tener su espacio en la casa en el cuarto de San Alejo el cual en la casa se llena siempre de partes de vehículos.

El barrio del conductor: el primer espacio de un conductor es su casa para este caso el grupo de estudio la familia cruz ha vivido gran parte de su vida cerca o en un parqueadero: “Cuando nos fuimos a vivir vivíamos en San Benito, cerca quedaba el parqueadero de Santa Lucía en el cual Agustín hacía la ruta, estoy hablando de los años 1980 aproximadamente” (Blanca 18/06/2025)

Esto es esencial porque el conductor tiene la necesidad de vivir cerca de un parqueadero de carros grandes esto debido a que en Bogotá es poco común que haya parqueadero de carros grandes en barrios residenciales lo que obliga a los conductores a vivir cerca a uno o a tener un transporte particular para movilizarse dentro de la ciudad, esto también puede influir en la manera en que viven ya que al momento de llegar un bus a un territorio se vuelve de uso social el cual es utilizado por la comunidad y crea lazos y conexiones: “Cuando llegamos al barrio la carretera iba hasta San Carlos, de ahí para la casa era destapado y yo subía gente en el bus, ya después se formalizó el barrio y el bus tuvo rutas cercanas y yo trabajaba llevando a la gente del barrio esto en el barrio Buenos Aires Sur en el año 1985 “ (18/07/2025).

Figura 31: *El Primer autobús manejado por el señor Agustín Cruz*



Fuente: Archivo personal. Foto del año 1984, cuando la familia vino al barrio a ver el lote que iban a comprar, en ese entonces el precio fue de 290.000 pesos el cual para comprarlo se dividió en dos, en ese entonces el carro que se ve en la foto es un Ford modelo 60's en el cual su hijo mayor en ese entonces su primer hijo Edwin Cruz de la edad 4 años. Ahora bien, el ahorro de la compra del lote llevaba desde el año de 1980, año en el cual se había hecho una promesa de compra para el año 1984.

El Espacio de la Ciudad: En la cartografía vital del transportador de carga, el entorno urbano constituye el escenario de mayor fricción y contraste dentro de su itinerario territorial. La idea central de este punto es clara: la ciudad no representa para el camionero un espacio de acogida o integración, sino un territorio hostil, hiperregulado y fragmentado donde la potencia del vehículo de carga choca de frente con las barreras de la infraestructura y el rechazo social.

Figura 32: *La familia Cruz en la Ciudad*



Fuente: Archivo personal. Hermanos Cruz recorriendo la ciudad de Bogotá en uno de sus viajes cotidianos esta vez rumbo al Santuario de la virgen de Guadalupe, uno de los cerros más conocidos de la ciudad.

“En Bogotá hay que huirle a los policías” (Edwin Cruz 5/07/2025), esta afirmación demuestra cómo los conductores se sienten inseguros con la presencia de los policías de tránsito quienes constantemente se están desplazando en zonas estratégicas realizando retenes o rondas, generando temor en los conductores por poder llegar a ser detenidos y que el agente encuentre motivos para inmovilizar el vehículo, es por esto que se crean estrategias para evitar la presencia de los mismo, como avisar por los grupos de WhatsApp su ubicación para tomar rutas alternas o simplemente conocer los retenes habituales y tomar desvíos, tales como lo indica el conductor Edwin “ A la fija uno sabe que con un bus grande ni por la caracas, ni 68 hay retenes porque tapanía toda la vía”.

Para los conductores, la morfología de Colombia es un elemento fundamental que estructura su navegación y comprensión del país. Sus representaciones espaciales son típicamente mentales y responden a una necesidad, concibiendo el país desde la ubicación de las principales ciudades como un referente básico. A partir de ellos, definen los puntos cardinales y demarcan las principales vías y sus flujos. Un ejemplo de ello en el siguiente relato “La geografía de Colombia es la de un país diverso con variedad de climas y variedad de carreteras y de paisajes” (Nicolás Cruz 6/05/2025).

Asimismo, se encuentran los personajes y habitantes; que, aunque los conductores reconocen la historia de las edificaciones, en algunos casos no asocian directamente personajes o habitantes a ellas, especialmente cuando se trata de eventos recreativos o actividades socio-culturales, educativas y de prestación de servicios de salud. Las edificaciones pueden aparecer como estructuras morfológicas sin una relación explícita con

tipos específicos de habitantes. Sin embargo, la vivencia de la ciudad para ellos está mediada por las experiencias que comparten con los habitantes a quienes prestan servicio de transporte, y por las actividades que se desarrollan en diferentes zonas según las necesidades de la población.

Aun así pueden reconocer a personajes históricos como “Pantalón” una persona de Soledad la cual fue conductor de Copetran empresa altamente reconocida en el país, Fruto Mejía el dueño de expreso paz del río y rápido Duitama, Miguel Dimate dueño de 27 buses en Bogotá de servicio urbano, Harry Potter joven audaz que contra todo pronóstico viajó desde Bogotá hasta Chile en un mes para el mundial en su bus conocido como el cohete, o en caso propio Agustín y Blanca conocidos por gran parte del transporte en Bogotá, algunos nombres reconocidos en el medio son: Carpeta (Javier Carpeta), Kiko (Edwin Cruz), Diablo (Roberto) Borracho (Jhon Cruz) Harry Potter (Harrison) Monedas (Fernando Cruz) Pequeña Lulu (Miguel Martínez) Vitamina (Miguel Suarez) Mocho (Custodio Suarez) Carecen (Raúl) Lobo Feroz (German Dimate), El Perro (Luis Cano) Pecho de tigre (Toño Cruz).

Por otra parte, se realizó un ejercicio en el cual se le pidió a un estudiante del colegio nuevo San Andrés de la localidad de Usme de grado 702 y a un conductor, el ejercicio constaba de ubicar en un mapa de Colombia 10 ciudades, de allí reforzamos la idea de que el conductor crea imaginarios del relieve que puede representar de manera muy precisa a comparación en este caso de un estudiante que estudia y se le enseña en materias como geografía muchas veces la ubicación de las principales ciudades. (ver imágenes en los anexos).

El espacio y el pueblo: En la imagen se observa al Carpati en sus años de gloria pasada



en el cual su estado era impecable, era muy mimado dice la familia y su dueño nunca dejó de consentirlo.

Figura 33 y 34: *El Carpati en sus años dorados y el estado actual: un vehículo que desde que su dueño falleció quedó en total abandono*



Fuente: Archivo personal

Para el caso del pueblo en la investigación tomamos el ejemplo, de un vehículo carpati del año 69, el cual fue adquirido por Plutarco Millan Triana (Abuelo de Brigith Díaz). El vehículo era símbolo de transporte seguro y duradero esto porque don Paco siempre fue un conductor que resolvía cualquier situación y su fiel amigo nunca dejó tirado ningún viaje ni a nadie, en ese entonces por 2000 o 3000 pesos Don Paco llevaba a la gente a su casa o hacia el pueblo los días jueves, sábados y domingos este también era utilizado como ambulancia esto porque la esposa era la enfermera del pueblo, ya por último podemos observar que después del fallecimiento de Don paco el vehículo no fue vendido esto Porque se hizo un arreglo, pero debido a problemas familiares, entre la familia se alborotaron y el carro no se volvió arreglar, no se vende porque existe un deseo de arreglarlo para tenerlo como en una urna para dejarlo como un museo de la vida del carpati y de mi padre.

Para el caso de muchas zonas rurales es altamente conocido como el conductor se vuelve una figura social ya que muchas fincas tienen como único acceso de transporte al vecino que presta el auxilio a través de un vehículo muchas veces tipo campero que realiza la acción, además de esto en los pueblos es muy común que cuando alguien fallece el vehículo es como si se fuera con él, esto será descrito a continuación con una breve entrevista a la familia Diaz que durante mucho tiempo vivía en San Juan de Rioseco y de uno de sus integrantes Paco, dueño de un vehículo carpati durante mucho tiempo realizó la labor de transportar a la gente desde la inspección de San Nicolás hasta el casco urbano y alrededores. También es utilizado de manera obligada para transportar a grupos armados al margen de la ley, tenemos conocimiento de que en dos casos los conductores de los pueblos fueron obligados a transportar a estos grupos.

Figura 35: *El vehículo actual de la familia Díaz*



Fuente: Archivo personal. Este es el vehículo en que la familia Díaz se transporta a su pueblo natal, este vehículo conserva algunas características del carpati y es conocido amigablemente como el Azulejo.

Haciendo memoria mi padre en el año 1970 mi padre en su vehículo piragua 1968, y su duración de viaje al ser solo trocha era de aproximadamente 10 horas y tocaba entrar a todos los pueblos de allí para allá, tales como Chipaque o Cáqueza, en mis inicios como conductor en un Ford 1956.

En los 1980 ya el recorrido había bajado a 8 horas esto porque comenzaron a pavimentar, ya mis hijos mayores en sus buses en los años 2000 el recorrido había bajado a 4 horas al estar totalmente pavimentada, por ultimo mis hijos menores en moto o camiones se demoran 2 horas y ya cuentan con doble calzada en algunos lugares, para el mismo ejercicio en otra carretera mi padre a Cali en los 70 se demora 1 día en llegar, ya para los 80-90 el recorrido había bajado a la mitad con un promedio de 14-18 horas, en los 2000 a Cali muchas

variantes habían sido inauguradas por lo cual se hablaba 8-10 horas de recorrido y para épocas recientes el túnel y puentes de la línea bajaron a 6-7 horas el recorrido “Entrevista Blanca Sotelo, Agustín Cruz”

2.6. Síntesis que recoge el apartado sobre la Cotidianidad del Conductor

En conclusión, a lo largo de este capítulo se ha demostrado que la cotidianidad del conductor de carga en la ruta Bogotá - Sogamoso no se limita al simple acto de conducir; es, en realidad, un ejercicio diario de resistencia frente a una estructura financiera, geográfica y social profundamente hostil. Lejos de la mística romántica del arriero de antaño, el transportador contemporáneo habita un escenario donde el asfalto es tanto su espacio de trabajo como su principal factor de desgaste físico y mental.

La investigación permite sintetizar esta cotidianidad en varias dimensiones interconectadas: en primer lugar, la dimensión económica revela que el propietario autónomo se encuentra atrapado en una trampa de rentabilidad. Como se evidenció en el análisis de costos operativos y en la estructura de adquisición de capital (donde una tractomula nueva puede superar los \$850 millones de COP), los márgenes reales de ganancia son mínimos frente a las deudas bancarias, la rigidez del SICE-TAC, la dictadura de los peajes y el costo del combustible. El transportador no solo conduce; administra el riesgo de perder su patrimonio en cada despacho, asumiendo en solitario la presión de sostener empleos, pagar fletes indexados a la inflación y costear un mantenimiento mecánico dolarizado.

En segundo lugar, la dimensión geográfica confirma que el relieve colombiano actúa como un agente vivo que define el comportamiento del conductor. Carreteras sinuosas como la línea o el cañón de pescadero impiden que la ruta sea un espacio monótono o cualquiera. Por el contrario, la topografía exige una presencia sensorial y mental absoluta. Esta geografía accidentada es una espada de doble filo: dota al camionero de una mística, unos códigos de

solidaridad y una identidad cultural únicos basados en la destreza, pero a cambio le exige un tributo altísimo en términos de fatiga, estrés crónico y peligro inminente de accidentalidad.

En tercer lugar, el análisis del espacio de su hogar confirmó que la vivienda familiar opera como el epicentro afectivo y el principal refugio emocional del camionero. No obstante, dada la naturaleza itinerante del oficio, el hogar se transforma en una paradoja territorial: es el lugar idealizado en la distancia que motiva el sacrificio en la ruta, pero al mismo tiempo es un lugar marcado por la ausencia, donde el retorno exige un complejo proceso de descompresión física y readecuación a las dinámicas domésticas.

En cuarto lugar, el contraste entre el espacio de la ciudad y el espacio del pueblo develó las profundas contradicciones de la planificación territorial. Mientras que la gran metrópoli se configura como un entorno de alta fricción donde el tractocamión es marginado mediante normativas de restricción, un exceso de trámites y normas y un rechazo social que invisibiliza su rol productivo, los pueblos de carretera emergen como verdaderos oasis territoriales. En estos municipios intermedios, la escala humana, la acogida de la economía popular y la interacción comunitaria le devuelven al conductor su sentido de pertenencia y dignidad.

En quinto lugar, el estudio de la forma del terreno, la historia del lugar, la cultura de la gente y el entorno natural permitió entender a fondo la carretera como un espacio con vida propia. Desde la severidad del relieve en tramos como La Línea o el Cañón de Pescadero, pasando por la memoria de los antiguos caminos de mulas y arrieros y la devoción a la Virgen del Carmen, hasta la constante exposición a riesgos ambientales y fallas geológicas, la ruta se revela como un escenario donde la técnica, la cultura y la naturaleza dialogan permanentemente.

Finalmente, este capítulo concluye que la cotidianidad del conductor en Colombia es una paradoja constante. Quien maneja una tractomula sostiene sobre sus hombros el abastecimiento y el movimiento económico de todo un país, pero lo hace desde la vulnerabilidad, la desprotección y la zozobra financiera. Comprender su comportamiento, sus conflictos y su día a día obliga a despojar al transporte de su fría etiqueta técnica de "operación logística" para empezar a verlo como lo que realmente es: un tejido humano de hombres y mujeres que arriesgan su tranquilidad, su salud y su vida en cada curva del territorio nacional, representado en esta ruta Bogotá - Sogamoso.

CAPÍTULO IV

EL PAPEL DE LA MUJER EN ESTE OFICIO

La vida de los conductores se ha enfocado en la figura del hombre, y con esto se ha llevado a centrar su atención en los recorridos, experiencias y como el conductor se relaciona con la vía que habitualmente transita. La narrativa del transporte se ha construido a partir de las vivencias de los transportadores terrestres, donde por lo general son los únicos protagonistas. Sin embargo, detrás de cada viaje, de cada ruta y cada jornada existe una red de relaciones sociales, familiares y económicas en donde la mujer desempeña actividades que son fundamentales para que se pueda realizar este trabajo. Su presencia en el gremio transportador es constante, aunque por lo general sus aportes permanecen invisibles en comparación a los que manejan los vehículos.

Reconocer a la mujer en la vida del conductor significa entender que el transporte no es una actividad exclusiva de los hombres, sino un trabajo en el que participan múltiples actores. Las mujeres involucradas en el sector del transporte contribuyen de manera significativa ya sea para el sostenimiento material, económico, afectivo y cotidiano del mismo. Muchas de ellas están presentes desde múltiples espacios y funciones; como conductoras, compañeras de vida, trabajadoras de la vía, administradoras de los recursos familiares o propietarias de vehículos, participando activamente en el diario vivir de los conductores.

Sin embargo, gran parte de estas contribuciones en el sector del transporte pasan desapercibidas o no reciben el reconocimiento que debería tener. Federici, S. (2013) señala que numerosas actividades que son realizadas por las mujeres han sido históricamente invisibilizadas porque se consideran responsabilidades naturales en lugar de trabajos, fundamentales para el sostenimiento de la vida social y económica. Esto permite comprender

que la actividad transportadora no depende exclusivamente de quienes conducen los vehículos, sino también de las mujeres que, desde distintos espacios, contribuyen diariamente al funcionamiento de este trabajo.

En el siguiente capítulo se pretende visibilizar el papel de la mujer y su importancia, cuestionando una visión que ha estado fragmentada, la cual ha separado lo masculino y lo femenino dentro del gremio transportador. Mientras a los hombres se les asocia con el volante, la carretera y la conducción, a las mujeres se les vincula a los espacios que son vistos como secundarios o de apoyo, como las labores del cuidado, o la administración del hogar. Además, esta perspectiva limita la realidad transportadora, y también ha invisibilizado a quienes desde distintos ámbitos han aportado y hacen posible el funcionamiento cotidiano del transporte vial.

Gramsci A. (1971) argumenta que muchas de las prácticas sociales y representaciones que parecen naturales son el resultado de procesos culturales que validan ciertas formas de organización social. Desde esta perspectiva, la asociación de los hombres con la carretera y de las mujeres con espacios que creemos que son complementarios puede entenderse como parte de una construcción cultural que ha influido en las formas de reconocer y valorar la participación de las personas dentro del sector transportador.

Esta separación es importante, porque aparte de mostrar cómo los espacios no son neutrales también muestra cómo estos se forman a partir de relaciones sociales y culturales. La carretera es representada como un espacio masculino, mientras que el hogar se asocia a un espacio femenino, pero las experiencias de las mujeres que están relacionadas a la labor del transporte desde diferentes lugares, muestran que existen límites más complejos. Las mujeres que son parte de la vida del conductor también recorren, habitan, interpretan y construyen la carretera, incluso desde una posición que por lo general ha sido ocupada por los hombres,

dándoles una participación activamente en la producción de los significados asociados a la vida en la vía.

Esto se relaciona con los planteamientos de Lefebvre H. (2013), quien argumenta que el espacio no constituye una realidad neutral ni realidad material, sino una producción social basada en las relaciones, prácticas y representaciones que le otorgan significado. En este sentido, la carretera puede entenderse no sólo como una infraestructura destinada al tránsito de personas y mercancías, sino también como un espacio social que es vivido, interpretado y construido por quienes forman parte del mundo transportador.

Comprender a las mujeres que están sumergidas en el gremio transportador permite entender que hay actividades que permanecen ocultas e invisibilizadas. La espera de sus esposos y la ausencia de los mismos durante los viajes, la preocupación por los riesgos que representa la carretera para los conductores, la construcción de vínculos familiares a distancia y las dinámicas relacionadas con el cuidado son aspectos que sin la presencia de las mujeres no se podría entender en la vida transportadora.

En muchos casos deben ser las mujeres quienes asumen responsabilidades que resultan vitales para el sostenimiento y la estabilidad del hogar, y de la vida familiar, convirtiéndose en un soporte para las familias transportadoras. Vogel, L. (2019) plantea que la producción económica depende de una serie de actividades que son destinadas asegurar la reproducción cotidiana de la fuerza de trabajo. En este sentido, el transporte no puede comprenderse únicamente desde quienes conducen los vehículos, sino también de las personas que mantienen la vida familiar y laboral de los transportadores.

Además, la presencia de mujeres en espacios que han sido masculinizados como lo es la conducción de vehículos de carga y pasajeros o la administración de negocios relacionados con el transporte, resultan como evidencia de una amplia participación femenina en este

sector económico, cuestiona los imaginarios establecidos sobre quiénes son los que deben y pueden conducir, recorrer determinados territorios, tomar las decisiones o administrar los recursos asociados a esta labor.

Para el desarrollo de este capítulo se tomó como referencia las experiencias de las mujeres pertenecientes a la familia Cruz, quienes han construido gran parte de su vida alrededor de la actividad transportadora, también en esta ruta Bogotá - Sogamoso. Sus historias permiten comprender cómo la carretera atraviesa la vida familiar, las relaciones afectivas y las experiencias laborales de quienes conviven diariamente con el transporte. Por otro lado, también se basa en las vivencias de las mujeres trabajadoras de la carretera desde diferentes paraderos ubicados en las rutas que frecuentemente son transitadas por esta familia. Estas voces nos permiten entender cómo los distintos actores construyen significados y formas de relacionarse con el territorio.

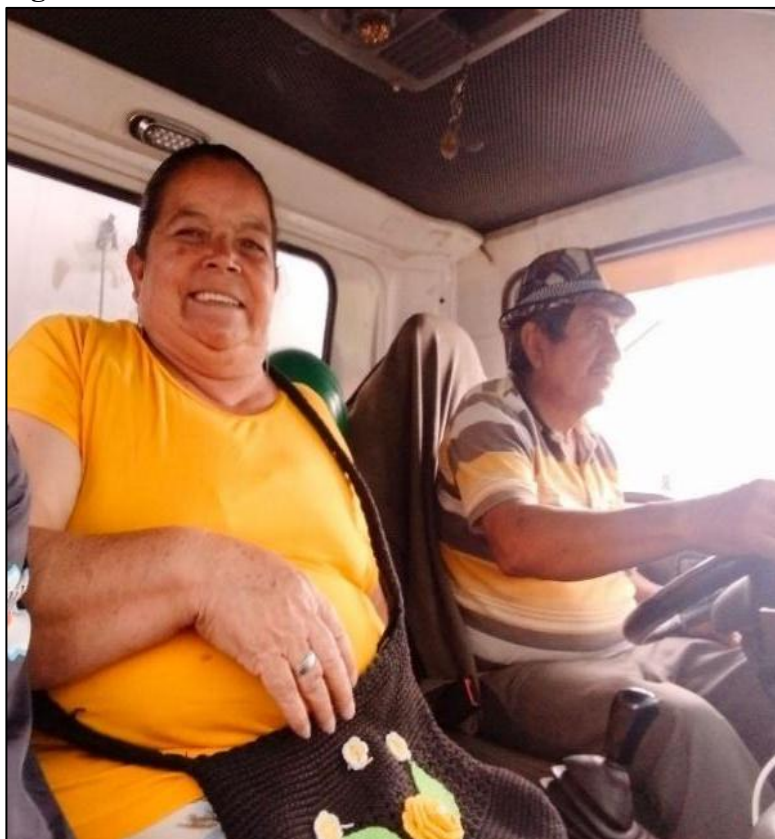
Cabe aclarar, que este capítulo no solo busca abordar las desigualdades de género, sino que busca reconocer el papel de la mujer dentro del mundo transportador y comprender cómo participan en la construcción de dinámicas sociales, culturales y afectivas que son propias de la vida en la carretera. El interés principal no es contradecir las experiencias de hombres y mujeres, sino en mostrar que la labor transportadora no se puede entender si se excluye a las diferentes mujeres que desde los distintos lugares también forman parte de la vía.

En este sentido, es posible comprender que las carreteras no solo se construyen a partir de una infraestructura destinada al traslado de personas y mercancías, sino que también se trata de un espacio social en el que se unen relaciones familiares, vínculos laborales, formas de poder, identidades y diversas experiencias territoriales. Las mujeres abordadas aquí demuestran que la vía puede ser un lugar de trabajo, un espacio de autonomía, una fuente de

sustento económico, un motivo de preocupación familiar o un escenario para la construcción de proyectos de vida.

Por lo tanto, nos resulta importante comprender que el trabajo del conductor también implica conocer las vidas de las mujeres que desde diferentes posiciones participan en la construcción, reproducción y sostenimiento del transportador. Fraser N. (2015) señala que el cuidado y reproducción social deben estar en el centro de cada sistema económico, incluso cuando frecuentemente permanecen fuera de los espacios de reconocimiento y valor social. Esto significa que la actividad transportadora no depende exclusivamente de quienes recorren las carreteras, sino también de quienes sostienen cotidianamente las condiciones que hacen posible su continuidad. En la figura 1 se muestra una fotografía de la señora Cruz y su Esposo

Figura 36: *El matrimonio Cruz Sotelo*



Fuente: Archivo Personal. En la imagen 1 observamos la manera en que la pareja Blanca Sotelo y Agustín Cruz recorren el trayecto Bogotá-Sogamoso.

3.1. Mujeres al Volante.

La presencia de las mujeres frente al volante forma parte de uno de los cambios más drásticos de una profesión que ha estado arraigada a la figura masculina del conductor. La carretera ha sido vista como un espacio dominado por la presencia masculina, en la cual los hombres ocupan el papel de conductores, propietarios y principales protagonistas de la movilidad. Esta relación además de definir quién conducía los vehículos, también influyó en quién es considerado la persona ideal para conocer las rutas, tomar decisiones sobre la movilidad y construir vivencias sobre el territorio. En este sentido, el transporte puede entenderse como el resultado de las relaciones sociales y culturales que producen espacios diferenciados entre hombres y mujeres.

Lefebvre, H. (2013) postula que el espacio no es una realidad neutral ni física, sino una producción social construida por medio de las prácticas, relaciones y representaciones. En el mundo transportador, esto significa que la carretera no puede ser pensada como una infraestructura destinada al desplazamiento de personas y mercancías. Sino a un escenario donde se construyen jerarquías, identidades, formas de autoridad y sentidos de pertenencia.

Desde esta perspectiva, la asociación entre carretera y masculinidad no surge de las características naturales de la vía, sino de procesos sociales que han otorgado a los hombres el reconocimiento como sujetos aptos para la movilidad, el volante, el conocimiento de las rutas y la experiencia de los viajes se convirtieron en símbolos de autoridad dentro del gremio transportador. En consecuencia, la carretera fue representada como un espacio masculino, mientras que las mujeres fueron ubicadas en ámbitos considerados secundarios o de apoyo.

Sin embargo, las experiencias de las mujeres vinculadas al transporte muestran que estas fronteras son más complejas; las conductoras, las trabajadoras de la carretera y las que participan en la vida cotidiana del transporte también recorren, habitan e interpretan la

carretera. Su presencia evidencia que el espacio vial es un lugar disputado en donde diferentes actores sociales lo reconstruyen.

Massey, D. (1994) plantea que los espacios están atravesados por relaciones de poder y género. Los lugares no existen al margen de las relaciones sociales, sino que se forman por medio de ellas. Esta idea permite comprender por qué la carretera fue asociada a los hombres y por qué la presencia femenina frente del volante aún genera sorpresa en algunos contextos.

Esta sección, no consiste en presentar la conducción femenina como una excepción dentro del gremio, sino en comprender cómo las mujeres que están conectadas al universo transportador de la familia Cruz han construido su relación con la carretera a partir de trayectorias familiares, aprendizajes cotidianos y experiencias que desafían los imaginarios sobre quién puede conducir, habitar y apropiarse de la vía.

Las entrevistas que se realizaron, muestran que el ingreso de las mujeres en el mundo del transporte suele estar asociado a los entornos familiares relacionados con la movilidad. La conductora entrevistada señala que su interés por la conducción surgió gracias a la influencia de su abuelo y de su padre, quienes despertaron en ella desde temprana edad un interés por los vehículos y así mismo, le transmitieron conocimientos fundamentales para desenvolverse en la conducción. Esto permite observar que el aprender a conducir no es solo una cuestión de las escuelas de manejo, sino también en los espacios familiares donde se transmiten conocimientos, experiencias e imaginarios relacionados con la carretera.

Igualmente resulta importante señalar que los saberes de la conducción han sido transmitidos principalmente a través de figuras masculinas. Padres, abuelos, esposos y hermanos con frecuencia son los mediadores en el acceso de las mujeres a la conducción. Aunque este proceso representa una oportunidad de aprendizaje, también evidencia que el acceso femenino a ciertos conocimientos sigue mediado por estructuras masculinas. La

carretera aparece como un lugar donde las mujeres han debido construir una posición dentro de las reglas, prácticas y formas de relacionamiento que han sido diseñadas por hombres. En la figura 2 se puede observar un papá llevando a su hija en la tractomula, pudiendo ver que las niñas desde pequeñas se encuentran vinculadas de una u otra forma con esta actividad.

Figura 37: *Padre transportista y su hija*



Fuente: Archivo Personal. En esta imagen podemos observar la manera en que un conductor o conductora nace, esto debido a que la confianza de los padres les permite desde muy pequeños interactuar con la cotidianidad del transporte, en este caso con la cabrilla del vehículo y guiarlo de manera autónoma.

Nos resulta importante destacar que el conducir no implica únicamente el desplazarse de un punto A a un punto B. La experiencia de las mujeres que están frente al volante demuestra que el conducir implica una forma de producir conocimiento sobre el espacio. La conductora entrevistada relata que inicialmente dependía del GPS para movilizarse por Bogotá, pero que con el tiempo aprendió a orientarse mediante las avenidas principales y los referentes geográficos como lo son los Cerros Orientales. Este proceso muestra que la conducción implica interpretación, construir referencias espaciales, entender las dinámicas de

la ciudad y construir una lectura propia de la ciudad. De esta manera, las mujeres no solo recorren el espacio, sino que participan activamente en la producción de conocimientos geográficos sobre el territorio que habitan y transitan.

Figura 38: Mujer Transportista de la familia Cruz



Fuente: Archivo Personal. En esta imagen observamos a la propietaria del vehículo posar orgullosa tras la compra y adquisición de su nueva herramienta de trabajo. En la imagen podemos observar a una de las propietarias de camiones Johana Cruz, quien muestra con orgullo el día de su graduación su vehículo particular.

De Certeau, M. (2000) sostiene que las prácticas cotidianas de desplazamiento generan saberes sobre el espacio. Las personas no solo usan las ciudades y las carreteras; las interpretan y las entienden a partir de la experiencia. Así que las conductoras no son únicamente usuarias de la vía, sino también son productoras de conocimiento geográfico sobre los territorios que recorren. La experiencia de orientarse, elegir rutas, reconocer puntos de referencia y anticipar las dinámicas del tránsito constituye una forma de apropiación espacial. Las mujeres entrevistadas construyen su propia lectura de la ciudad y de las carreteras, lo que desafía la idea de que el conocimiento territorial pertenece exclusivamente a

los hombres. La carretera deja de ser un escenario ajeno y se convierte en un espacio vivido y conocido desde la experiencia femenina.

Otro aspecto que es importante resaltar, es la relación que las conductoras establecen entre conducción y autonomía. Para la conductora entrevistada el volante significa libertad, crecimiento personal e independencia. Esta percepción es importante porque la movilidad de las mujeres estuvo condicionada por restricciones que limitaban la presencia de las mujeres a ciertos espacios. Según, Hanson, S. (2010) la movilidad no es solo una cuestión del transporte, sino una cuestión de la autonomía social. La capacidad de desplazarse amplía oportunidades laborales, educativas y personales, y modifica las relaciones de dependencia.

Desde esta perspectiva, el acceso de las mujeres a la conducción no representa solamente una incorporación laboral, sino una transformación en las posibilidades de participación y decisión sobre sus propias trayectorias de vida. En el caso de las mujeres vinculadas al transporte, el volante adquiere un significado que trasciende del trabajo. Conducir implica poder recorrer territorios, tomar decisiones sobre los desplazamientos y construir una relación más directa con el espacio público. La movilidad se convierte así en una forma de agencia y de apropiación del territorio.

Sin embargo, el acceso femenino a la conducción ocurre dentro de un escenario donde continúan presentes formas de discriminación y subvaloración. La entrevistada relata que frecuentemente es identificada como un señor o caballero, cuando realiza entregas o presta servicios de transporte. Más allá de una confusión, estas situaciones revelan una representación social profundamente arraigada: para muchas personas, la imagen del conductor continúa estando asociada a los hombres. La sorpresa que genera la presencia femenina al volante demuestra que aun en ciertos contextos, las mujeres todavía son

percibidas como algo raro dentro de un espacio que culturalmente sigue siendo considerado masculino.

Gramsci, A. (1971) explica que las sociedades producen ciertos tipos de hegemonía por medio de algunas representaciones que se vuelven comunes y parecen naturales. En el mundo transportador la conexión entre volante y masculinidad se ha establecido como un sentido común compartido por distintos sectores de la sociedad. Por eso la presencia femenina al volante todavía puede generar sorpresa: no porque las mujeres carezcan de capacidad para conducir, sino porque el imaginario dominante continúa identificando al conductor con el hombre.

Este aspecto es importante porque muestra que la desigualdad no se sostiene por normas explícitas, sino también por representaciones culturales que están profundamente interiorizadas. La figura masculina del conductor funciona como un modelo de referencia que condiciona la manera en que se percibe y se valora la presencia de las mujeres en la vía. Esta percepción también se manifiesta en las dinámicas cotidianas de la vía, la conductora describe comportamientos agresivos, maniobras imprudentes y actitudes que cuestionan constantemente sus capacidades. Lo preocupante es que estas prácticas suelen ser naturalizadas hasta el punto de pasar inadvertidas. No se trata únicamente de actos individuales de discriminación, sino de expresiones cotidianas asociadas a la autoridad, la experiencia y la competencia técnica con la masculinidad.

Bourdieu, P. (2000) llama dominación simbólica a esas formas de poder que se ejercen de manera habitual que terminan siendo percibidas como normales. Desde esta perspectiva, las dudas sobre la capacidad de las mujeres para conducir, la sorpresa frente a su presencia o la exigencia permanente de demostrar competencia no son hechos aislados, sino

expresiones de una estructura cultural que asocia la autoridad técnica y la experiencia con la masculinidad.

Por lo tanto, el problema no son las capacidades de las mujeres, sino los criterios sociales mediante los cuales se define quién merece reconocimiento dentro de la carretera. La conductora entrevistada sostiene que por lo general siente la necesidad de utilizar un lenguaje más fuerte, responder con mayor firmeza e incluso adoptar comportamientos asociados a lo masculino para ser tomada en serio. Esto evidencia que el reconocimiento continúa siendo condicionado por ciertas aptitudes diseñadas por los hombres.

Un hallazgo particularmente importante es que las resistencias a la presencia de las conductoras no provienen exclusivamente de los hombres. La entrevistada señala que tanto hombres como mujeres suelen reaccionar con sorpresa cuando encuentran a una mujer desempeñando labores del transporte. Este aspecto demuestra que los estereotipos de género funcionan como construcciones culturales ampliamente compartidas. Por lo tanto, el machismo no debe entenderse únicamente como una actitud únicamente masculina, sino como un sistema de creencias que atraviesa distintos sectores de la sociedad y que puede ser reproducido incluso por las propias mujeres. La idea de que la conducción pertenezca a los hombres se sostiene porque ha sido aprendida y normalizada colectivamente.

La baja representación femenina dentro del transporte contribuye a reforzar esta percepción de excepcionalidad. Cuando las mujeres aparecen como casos aislados, su presencia aún es considerada inusual en ciertos espacios. No obstante, la entrevistada interpreta esta visibilidad como una oportunidad para demostrar sus capacidades y abrir camino a otras mujeres interesadas en ingresar al sector, considera que cada mujer que ocupa un lugar en la carretera contribuye a cuestionar imaginarios profundamente arraigados sobre quién tiene derecho a conducir, recorrer territorios y construir experiencia en la vía.

Las mujeres al volante no representan simplemente una incorporación femenina a un oficio tradicionalmente masculino. Su presencia transforma las formas de habitar, cuestiona jerarquías de poder y amplía los límites de participación dentro del mundo transportador. Más allá de conducir vehículos, las mujeres están redefiniendo los imaginarios sobre quiénes son los que pueden recorrer la carretera, construir conocimiento sobre el territorio y ocupar espacios que tradicionalmente son de los hombres. Sus trayectorias muestran que la movilidad, el conocimiento geográfico y la experiencia de la vía no dependen del género, sino de las relaciones que cada persona construye con el territorio que transita.

Las mujeres que se mueven en medio de la cotidianidad de la familia Cruz muestran que la carretera puede ser vivida como un espacio de trabajo, de autonomía, de aprendizaje y construcción de identidad. Sus experiencias revelan que la movilidad no depende del sexo, sino de las relaciones que las personas establecen con el territorio que recorren. En este sentido, el volante deja de ser únicamente un objeto mecánico y se convierte en un símbolo de participación territorial. Conducir significa poder desplazarse, interpretar el espacio, tomar decisiones sobre la movilidad y producir conocimiento sobre los lugares recorridos. Las mujeres no solo recorren la carretera; también contribuyen a redefinir los imaginarios sobre quién tiene derecho a habitarla, conocerla y construir experiencia en ella.

La carretera puede entenderse como un espacio social que se forma por relaciones de poder, vida cotidiana y representaciones culturales. La asociación entre conducción y masculinidad es parte de una construcción hegemónica que les dio a los hombres el reconocimiento como conductores legítimos de la movilidad. Sin embargo, las experiencias de las conductoras entrevistadas muestran que ese orden espacial no es fijo ni natural. Las mujeres que participan en el mundo transportador producen conocimiento sobre el territorio, construyen formas propias de habitar la carretera y desarrollan estrategias para resistir a

espacios masculinizados, al hacerlo, cuestionan las jerarquías que han definido quién puede conducir, conocer las rutas y ejercer autoridad dentro de la carretera.

Más que una excepción dentro del gremio, las mujeres al volante representan un cambio en las formas de entender el transporte y el territorio. Sus trayectorias evidencian que la carretera no es un espacio naturalmente masculino, sino un espacio social en construcción permanente donde los diferentes actores disputan reconocimiento, autonomía y derecho a la movilidad. En la figura siguiente, se puede notar a la señora Cruz, frente a un vehículo de su propiedad, tomando responsabilidad como parte fundamental de su familia en este mundo de transportadores iniciada por su esposo.



Fuente: Archivo Personal. En esta imagen se observa la parte más íntima de la relación de las personas con sus vehículos, en este caso la señora Blanca Sotelo se encuentra afligida al no poder encontrar la falla de su vehículo particular y tener que dejarlo abandonado para continuar con la reparación del mismo.

3.2. Trabajadoras de la Vía.

La vida en las carreteras no depende únicamente de quienes conducen los vehículos. Aunque la figura del conductor ha sido principal dentro del transporte, el funcionamiento cotidiano de esta actividad requiere la participación de diversas personas que, desde distintos espacios, ayudan al sostenimiento de la movilidad. Entre ellos se encuentran las mujeres que trabajan en los paraderos que se encuentran en la carretera, cuyo trabajo ha permanecido fuera de los relatos que explican el mundo transportador.

Los paraderos suelen entenderse como lugares destinados a la alimentación, el descanso o el abastecimiento de quienes recorren largas distancias. Pero reducir estos espacios a una función exclusivamente comercial impide comprender su verdadera importancia dentro de la vida en la carretera. Los conductores de carga y pasajeros, los viajeros, los comerciantes y las trabajadoras de la vía convierten estos establecimientos en lugares donde se construyen relaciones sociales, circulan experiencias y se desarrollan formas de convivencia asociadas al transporte.

De esta manera las mujeres desempeñan un papel primordial, como cocineras, administradoras, meseras o encargadas de la atención al público. No solo ofrecen bienes y servicios, sino que participan activamente en la construcción de espacios de cuidado, descanso y encuentro para quienes pasan gran parte de su vida en las carreteras. A pesar de esto, su trabajo suele permanecer invisibilizado, ya que las narrativas sobre el transporte han privilegiado al movimiento de los vehículos y las mercancías sobre las relaciones humanas que hacen posible dicha movilidad.

Las experiencias de Juliana Ladino y Diana Ladino permiten entender esta realidad desde la visión de quienes viven cotidianamente el funcionamiento de los paraderos. Sus vivencias muestran que estos lugares además de ser establecimientos comerciales, son espacios donde los conductores recuperan energías, comparten experiencias, fortalecen vínculos sociales y encuentran momentos de bienestar durante las largas jornadas de trabajo. Desde allí, las mujeres participan activamente en la construcción de la vida cotidiana del conductor, realizando actividades que resultan indispensables para el sostenimiento de este trabajo.

A partir de estas experiencias, este apartado propone comprender los paraderos como espacios sociales fundamentales dentro del mundo transportador. Más allá de su función económica, se analizan como escenarios que articulan prácticas relacionadas al cuidado, relaciones de género, formas de sociabilidad y procesos de construcción cultural que permiten comprender la carretera no solo como una infraestructura de movilidad, sino como un espacio producido por quienes la habitan y la hacen posible en su cotidianidad.

Comprender el papel de las mujeres en los paraderos implica reconocer, que estos lugares cumplen funciones que trascienden a la prestación de servicios comerciales, aunque habitualmente son identificados como establecimientos destinados a la alimentación, el descanso o el abastecimiento de los conductores, los paraderos también constituyen espacios donde se construyen relaciones sociales, se fortalecen vínculos y se desarrolla gran parte de la vida cotidiana asociada al transporte terrestre.

Esto lo podemos entender a partir de los planteamientos de Lefebvre, H. (2013), quien sostiene que el espacio no es una realidad exclusivamente material, sino una producción social construida mediante las prácticas, relaciones y significados que las personas desarrollan en él. Desde este sentido, los paraderos no deben entenderse únicamente como

lugares de paso, sino como espacios sociales donde la movilidad adquiere una dimensión humana. Allí convergen conductores, viajeros, comerciantes y trabajadores que, por medio de interacciones cotidianas, producen formas particulares de convivencia ligadas a la carretera.

Las experiencias de Juliana Ladino y Diana Ladino reflejan esta condición. Ambas coinciden en señalar que los conductores llegan a los paraderos buscando algo más que un lugar para comer. Después de sus extensas jornadas de conducción, estos espacios representan una oportunidad para descansar, recuperar energías, conversar con otras personas o simplemente hacer una pausa antes de continuar con sus recorridos. Diana destaca que frecuentemente observa a los conductores compartiendo con colegas, utilizando su teléfono para comunicarse con sus familias o intercambiar experiencias que adquieren sobre las rutas y las condiciones del viaje. Juliana, por su parte, resalta que muchos clientes regresan constantemente porque encuentran un ambiente familiar que les brinda tranquilidad durante sus desplazamientos.

Estos testimonios muestran que las relaciones construidas en los paraderos son más que un intercambio económico. Aunque existe un negocio entre quienes ofrecen los servicios y quienes los consumen, las interacciones cotidianas generan vínculos de confianza y familiaridad que terminan integrando estos lugares a la experiencia de la carretera. Para muchos conductores los paraderos hacen parte de sus recorridos habituales y se convierten en puntos de referencia dónde encuentran descanso, compañía y estabilidad dentro de una actividad que es caracterizada por el movimiento constante.

Desde esta perspectiva los paraderos forman parte de una infraestructura social del transporte. Aunque no intervienen directamente en el desplazamiento de mercancías o pasajeros, ayudan al sostenimiento de las personas que hacen posible esa movilidad. Su importancia se basa en ofrecer espacios donde las necesidades humanas pueden atenderse en

medio de jornadas laborales exigentes, recordando que quienes recorren las carreteras no son únicamente conductores, sino personas que necesitan alimentarse, descansar, conversar y reconstruir vínculos durante sus viajes.

Entender los paraderos como espacios sociales amplía la comprensión tradicional del transporte. La carretera no está compuesta solamente por vehículos, rutas e infraestructuras físicas; sino también está conformada por lugares donde la movilidad se detiene para dar paso al encuentro y a la construcción de relaciones. Es en este escenario donde el trabajo desarrollado por las mujeres adquiere una importancia, pues son ellas quienes participan de manera cotidiana en la creación y el sostenimiento de estos espacios de convivencia.

Los paraderos son espacios fundamentales para la vida en la carretera, en ellos se desarrollan una serie de actividades que permiten sostener diariamente el trabajo del transportador. Detrás de cada comida, de cada mesa y de cada conversación con los conductores existe un conjunto de labores que ayudan al bienestar de quienes pasan gran parte de su vida recorriendo las carreteras. Aunque estas actividades suelen entenderse como simples servicios comerciales, cumplen una función mucho más amplia dentro de la dinámica del transporte, las mujeres no solo ofrecen un servicio; también crean un ambiente que favorece el descanso y el bienestar de quienes recorren la carretera.

Esta dimensión puede comprenderse a partir de Federici, S. (2013), quien señala que gran parte de las actividades asociadas al cuidado han sido históricamente invisibilizadas porque se consideran responsabilidades naturales de las mujeres y no trabajos esenciales para el sostenimiento de la vida social. Esta reflexión, aunque se hace en relación con el trabajo doméstico, sus aportes permiten interpretar lo que ocurre en los paraderos de carretera. Muchas de las labores desempeñadas por las mujeres suelen percibirse como actividades cotidianas, cuando en realidad hacen posible la continuidad de la vida transportadora.

Esta idea resulta importante porque cuestiona una visión del transporte centrada en el movimiento de vehículos y mercancías. Los conductores no son solamente trabajadores encargados de trasladar carga o pasajeros; también son personas que necesitan alimentarse, descansar y recuperar fuerzas para continuar sus recorridos. En consecuencia, las actividades desarrolladas por las mujeres en los paraderos no representan un elemento complementario del transporte, sino una condición necesaria para que este pueda sostenerse diariamente.

En este sentido, los planteamientos de Fraser, N. (2015) permiten ampliar esta reflexión. La autora sostiene que toda actividad económica depende de procesos de reproducción social que garantizan el mantenimiento de la vida. Ningún sistema productivo puede funcionar sin aquellas labores que permiten cuidar, alimentar y sostener a las personas que participan en él. Aplicada al mundo de los conductores esta perspectiva permite comprender que la movilidad no depende exclusivamente de quienes ocupan el volante. También requiere de una infraestructura humana integrada por personas cuyo trabajo posibilita que los conductores continúen desempeñando su labor.

Las experiencias de Juliana y Diana evidencian que a través de su trabajo participan en la construcción de espacios donde los conductores encuentran descanso, alimentación y cercanía humana. Sus relatos muestran que muchas veces una conversación, un ambiente acogedor o un momento de tranquilidad adquieren tanta importancia como el alimento mismo, especialmente para quienes permanecen varios días lejos de sus hogares y enfrentan jornadas caracterizadas por el cansancio y la soledad.

Reconocer estas prácticas implica ampliar la comprensión del transporte. La carretera no se sostiene únicamente mediante motores, vehículos o infraestructura vial; también depende de actividades orientadas al cuidado y al bienestar de quienes la recorren. Desde este punto de vista las mujeres de los paraderos no ocupan un lugar secundario dentro del mundo

transportador, su trabajo constituye una de las bases que hacen posible la continuidad cotidiana de la movilidad y evidencia que el transporte es, ante todo una actividad profundamente humana.

Comprender los paraderos como espacios sociales y reconocer la importancia del trabajo de cuidado que realizan las mujeres en estos lugares es posible observar que en ellos también constituyen escenarios donde circulan conocimientos, experiencias y formas de comprender la vida en la carretera. En ellos no solo se intercambian alimentos o servicios; también se comparten historias, consejos, preocupaciones y aprendizajes que hacen parte de la cultura transportadora.

Esta perspectiva puede entenderse a partir de los planteamientos según De Certeau M. (2000), quien sostiene que las personas producen conocimiento sobre el espacio a través de las prácticas cotidianas. Los lugares adquieren significado por medio de las acciones de quienes los recorren, los habitan y los experimentan diariamente. Desde esta mirada, el conocimiento sobre la carretera no pertenece exclusivamente a quienes conducen los vehículos. También puede construirse desde otros espacios donde la movilidad es vivida y observada de manera permanente.

Dentro de este marco, se pudo obtener una entrevista de dos hermanas, relacionadas con la familia Cruz, cuyo relato habla de las experiencias de Juliana Ladino y Diana Ladino que permiten comprender esta realidad. Debido al contacto cotidiano con conductores de carga, transportadores de pasajeros, viajeros y comerciantes, ambas han desarrollado una comprensión amplia de las dinámicas que caracterizan la vida en carretera. Las conversaciones diarias les permiten conocer el estado de las vías, las dificultades de determinados trayectos, los riesgos asociados a ciertos territorios, las transformaciones de las rutas y las experiencias personales de quienes recorren el país.

Este conocimiento no proviene de procesos de formación técnica ni de la experiencia directa de conducir largas distancias. Surge del contacto permanente con las personas que hacen de la carretera su lugar de trabajo. Cada conversación aporta información sobre nuevos recorridos, cambios en la infraestructura, condiciones climáticas, problemas mecánicos o situaciones de seguridad que afectan la movilidad. Con el paso del tiempo, las mujeres de los paraderos construyen una lectura propia del territorio a partir de las múltiples experiencias que diariamente llegan hasta estos espacios.

En este sentido, los paraderos pueden entenderse como puntos de encuentro donde convergen trayectorias provenientes de diferentes regiones del país. Mientras los conductores recorren diversos territorios, las mujeres permanecen en lugares estratégicos donde esas experiencias se reúnen, se intercambian y adquieren nuevos significados. Su posición dentro de esta red les permite conocer la carretera desde una perspectiva distinta, pero igualmente valiosa, pues observan cómo el movimiento constante de personas y mercancías también implica la circulación de relatos, saberes y memorias.

Los testimonios muestran que muchas de las conversaciones sostenidas con los conductores trascienden aspectos relacionados con el servicio ofrecido. Con frecuencia, los viajeros comparten experiencias sobre sus familias, las dificultades del trabajo, el cansancio acumulado después de largas jornadas, los accidentes presenciados durante el recorrido o las transformaciones que han observado en las regiones que atraviesan. Estas narraciones permiten a las mujeres comprender dimensiones del mundo transportador que difícilmente podrían conocerse únicamente desde la observación del tránsito vehicular.

En consecuencia, las trabajadoras de los paraderos desempeñan un papel importante en la construcción de la cultura transportadora. Aunque no siempre recorren las carreteras conduciendo un vehículo, participan activamente en la producción y circulación de

conocimientos sobre la vida en ruta. Su experiencia demuestra que el territorio también puede conocerse desde la escucha, la conversación y la convivencia cotidiana con quienes lo recorren. De esta manera, los paraderos dejan de ser simples lugares de descanso para convertirse en espacios donde se preservan memorias, se intercambian experiencias y se fortalece el sentido colectivo de la vida en carretera.

Esta dimensión permite ampliar nuevamente la comprensión del transporte terrestre. La movilidad no solo produce desplazamientos; también genera conocimientos, relaciones e identidades que circulan entre quienes participan diariamente en ella. Las mujeres de los paraderos forman parte de este proceso porque, a través de su trabajo, contribuyen a mantener viva una cultura transportadora construida colectivamente por quienes hacen de la carretera su lugar de encuentro y de vida. A continuación, la figura siguiente muestra la fotografía de las hermanas transportadoras.

Figura 40 y 41: *Mujeres trabajadoras en la carretera.*



Fuente: Archivos personales. En la imagen se observa a una de las hermanas Ladino dormida en un paradero, con el cuerpo rendido por el cansancio, al alrededor la rutina del transporte continúa. Las mujeres que trabajan en estos espacios también enfrentan largas jornadas laborales, madrugadas, fríos y una constante exigencia física y emocional. Esta fotografía cuestiona la idea de que el desgaste de la carretera pertenece únicamente a los conductores. La mujer en los paraderos también forma parte de esa geografía del transporte, pues su trabajo consiste en preparar alimentos, atender a los viajeros, mantener el funcionamiento del paradero y ofrecer un espacio de descanso para quienes siguen su recorrido. La imagen invita a comprender que el sistema de transporte no se sostiene únicamente por quienes conducen vehículos, sino también por mujeres que, desde los paraderos, tejen cada día un trabajo indispensable y poco visible

3.3. La Mujer Como Núcleo de la Familia Transportadora.

La actividad transportadora suele analizarse a partir de aquello que ocurre sobre la carretera: los vehículos, las rutas, los conductores y los flujos de mercancías o pasajeros que recorren diariamente el territorio. Sin embargo, esta perspectiva deja en segundo plano una dimensión fundamental para comprender la realidad del transporte: la existencia de una estructura familiar que sostiene y hace posible el desarrollo de esta labor. Detrás de cada conductor existe una red de relaciones afectivas, económicas y sociales que contribuyen diariamente a la continuidad de la actividad transportadora.

En este contexto, las mujeres ocupan un lugar central dentro de las familias vinculadas al transporte. Su participación no se limita al ámbito doméstico ni puede entenderse únicamente desde la figura tradicional de la esposa o compañera sentimental. Las entrevistas realizadas muestran que estas mujeres desempeñan funciones relacionadas con la administración del hogar, la toma de decisiones familiares, el acompañamiento emocional, la crianza de los hijos y la gestión cotidiana de múltiples responsabilidades que permiten mantener la estabilidad familiar durante las prolongadas ausencias de los conductores.

A pesar de la importancia de estas actividades, su contribución suele permanecer invisibilizada dentro de las narrativas tradicionales sobre el transporte. Mientras la figura del

conductor ocupa el centro de atención debido a su relación directa con la carretera, las labores realizadas por las mujeres aparecen como elementos secundarios o complementarios. Esta situación refleja una tendencia histórica a reconocer únicamente aquellas actividades vinculadas de manera visible con la producción económica, dejando en segundo plano los trabajos orientados al sostenimiento de la vida cotidiana.

Los planteamientos de Federici, S. (2013) permiten comprender esta realidad. La autora sostiene que gran parte de las actividades realizadas por las mujeres han sido históricamente invisibilizadas porque se consideran responsabilidades naturales asociadas a su condición de género y no trabajos fundamentales para el funcionamiento de la sociedad. Como consecuencia, numerosas tareas relacionadas con el cuidado, la organización familiar y el sostenimiento de la vida permanecen fuera de los espacios de reconocimiento, a pesar de constituir una condición indispensable para el desarrollo de otras actividades económicas.

Esta reflexión resulta particularmente pertinente para analizar la experiencia de las familias transportadoras. Mientras los conductores desarrollan su trabajo en las carreteras, muchas mujeres asumen la responsabilidad de garantizar el funcionamiento cotidiano del hogar. Administran recursos económicos, acompañan los procesos educativos de los hijos, resuelven situaciones imprevistas y sostienen la estabilidad emocional de la familia durante los periodos de ausencia. Aunque estas labores rara vez son reconocidas como parte de la actividad transportadora, constituyen una condición necesaria para que esta pueda desarrollarse.

Los testimonios recopilados permiten observar claramente esta realidad. Como expresó Susana López, “tengo que ser el pilar en casa cuando él no está, resolver las cosas sola” (comunicación personal, 7 de febrero de 2026). Esta afirmación pone de manifiesto la magnitud de las responsabilidades asumidas por muchas mujeres vinculadas al transporte.

Lejos de ocupar una posición pasiva dentro de la dinámica familiar, se convierten en figuras fundamentales para la organización cotidiana de la vida doméstica y para el sostenimiento de los vínculos familiares que la movilidad laboral tiende a fragmentar.

Desde esta perspectiva, las mujeres no constituyen actores periféricos dentro del mundo transportador. Por el contrario, forman parte de una infraestructura social frecuentemente invisible que permite la continuidad de la actividad transportadora. Reconocer su papel implica ampliar la mirada sobre el transporte y comprender que la movilidad no depende exclusivamente de quienes recorren las carreteras, sino también de quienes sostienen la vida cotidiana en los espacios donde esa movilidad encuentra su origen y su sentido.

La vida de las familias transportadoras de la ruta Bogotá - Sogamoso se encuentra profundamente marcada por la movilidad. Sin embargo, esta experiencia no es vivida de la misma manera por todos sus integrantes. Mientras los conductores recorren continuamente distintos territorios a través de sus rutas de trabajo, muchas mujeres permanecen en el hogar sosteniendo la vida cotidiana y enfrentando las consecuencias que generan las ausencias prolongadas. Esta situación configura una experiencia particular del espacio y del territorio, en la que la movilidad de unos se encuentra estrechamente vinculada a la permanencia de otros.

Las entrevistas realizadas muestran que la vida familiar asociada al transporte exige una constante adaptación a los ritmos de la carretera. Los horarios de trabajo, las celebraciones familiares, los momentos de encuentro e incluso las rutinas cotidianas suelen depender de las exigencias laborales del conductor. Una de las entrevistadas describió esta realidad como una vida "entre llegadas y salidas; hay momentos de mucha compañía y otros de mucha soledad". Esta afirmación permite comprender cómo la movilidad transforma

profundamente la organización familiar y produce formas particulares de convivencia marcadas por la incertidumbre y la espera.

Desde la perspectiva geográfica, de la ruta Bogotá – Sogamoso, esta situación puede analizarse a partir de los planteamientos de Massey, D. (1994), quien sostiene que el espacio no constituye un escenario fijo e inmóvil, sino una construcción social producida mediante relaciones, trayectorias y conexiones entre distintos lugares. Para esta autora, las experiencias espaciales son diferentes según la posición que ocupan las personas dentro de las dinámicas sociales. Algunas participan de manera más directa en los procesos de movilidad, mientras otras experimentan los efectos de esos desplazamientos desde espacios aparentemente más estables.

Esta reflexión resulta especialmente útil para comprender la realidad de las mujeres vinculadas a familias transportadoras. Aunque muchas de ellas no recorren físicamente las carreteras, sus vidas están profundamente atravesadas por la movilidad. Las rutas, los horarios, las distancias y las condiciones de las vías influyen directamente en la organización de la vida familiar, en las relaciones afectivas y en las responsabilidades que deben asumir cotidianamente. En este sentido, la carretera también forma parte de su experiencia territorial, aun cuando no la transiten diariamente.

La distancia constituye uno de los elementos que más incide en esta realidad. Para muchas mujeres, construir una relación con un conductor implica aprender a convivir con la incertidumbre que producen las ausencias prolongadas. Los testimonios muestran que la confianza, la autonomía y la capacidad de tomar decisiones adquieren una importancia fundamental dentro de estas familias. Como señala Susana López, muchas veces debe asumir solas responsabilidades relacionadas con el hogar, la economía familiar o el cuidado de los hijos mientras su pareja se encuentra trabajando en la carretera.

Esta situación permite, observar que la aparente permanencia de las mujeres en el hogar no implica inmovilidad ni pasividad. Por el contrario, exige una participación activa en la organización cotidiana de la vida familiar. Son ellas quienes garantizan la continuidad de múltiples actividades necesarias para el funcionamiento del hogar, gestionan situaciones imprevistas y mantienen la estabilidad emocional de la familia durante los periodos de ausencia. De esta manera, la distancia no representa únicamente una separación física, sino una condición que reorganiza constantemente las relaciones familiares y las responsabilidades cotidianas.

Las entrevistas, también muestran, que la espera constituye una experiencia central dentro de la vida de estas mujeres. Esperar una llamada, un mensaje o el regreso del conductor forma parte de una rutina marcada por la incertidumbre. A diferencia de otros trabajos donde la jornada laboral tiene horarios relativamente previsibles, la actividad transportadora se encuentra condicionada por factores como el estado de las vías, las condiciones climáticas, los tiempos de carga y descarga o los problemas mecánicos que pueden surgir durante los recorridos. Como consecuencia, las ausencias suelen prolongarse más de lo previsto, generando preocupación y ansiedad en quienes permanecen en casa.

En este contexto, la espera se convierte en una práctica cotidiana mediante la cual las mujeres construyen una relación particular con la carretera. Aunque no participan directamente en los recorridos, viven sus consecuencias de manera permanente. Cada viaje implica una reorganización temporal de la vida familiar y cada regreso representa la recuperación momentánea de una convivencia interrumpida por las exigencias de la movilidad laboral.

Por esta razón, comprender la realidad de las familias transportadoras exige ampliar la mirada sobre el territorio y reconocer que las experiencias espaciales no se limitan

únicamente a quienes se desplazan físicamente por las carreteras. Las mujeres que permanecen en los hogares también construyen formas particulares de relacionarse con la movilidad, la distancia y la espera. Sus experiencias muestran que la carretera no termina donde concluye el recorrido del conductor, sino que se extiende hasta los espacios familiares donde diariamente se enfrentan las consecuencias emocionales y sociales de la vida en movimiento.

Las experiencias relatadas por las mujeres entrevistadas permiten comprender que la actividad transportadora no se sostiene únicamente a través del trabajo realizado por quienes conducen los vehículos. Detrás de cada recorrido existe un conjunto de actividades cotidianas que garantizan la estabilidad de los hogares y permiten que los conductores continúen desarrollando su labor. La administración de los recursos familiares, el cuidado de los hijos, la organización del hogar y el acompañamiento emocional constituyen tareas fundamentales para el funcionamiento de las familias vinculadas al transporte.

Con frecuencia, estas actividades son consideradas responsabilidades privadas que pertenecen exclusivamente al ámbito familiar. Sin embargo, una mirada más amplia permite observar que dichas labores tienen una relación directa con el sostenimiento de la actividad económica. Sin la existencia de personas que asuman estas responsabilidades, las condiciones necesarias para que los conductores realicen sus recorridos serían mucho más difíciles de garantizar.

Los planteamientos de Fraser, N. (2015) resultan especialmente útiles para comprender esta realidad. La autora señala que toda actividad económica depende de procesos de reproducción social que permiten sostener la vida cotidiana. La alimentación, el cuidado, la educación de los hijos, el acompañamiento emocional y la organización de los hogares constituyen actividades indispensables para el funcionamiento de cualquier sistema

productivo, aunque frecuentemente permanezcan fuera de los espacios de reconocimiento económico y social.

Esta reflexión adquiere una importancia particular dentro del mundo transportador. Las entrevistas muestran que muchas mujeres asumen la responsabilidad de mantener la estabilidad familiar mientras los conductores se encuentran recorriendo largas distancias. Son ellas quienes enfrentan las situaciones cotidianas que surgen en el hogar, acompañan el crecimiento de los hijos, administran los gastos familiares y responden ante las necesidades que aparecen durante las prolongadas ausencias de sus parejas.

Desde esta perspectiva, la labor realizada por estas mujeres no puede entenderse como una actividad separada del transporte. Por el contrario, forma parte de las condiciones que hacen posible la continuidad de esta actividad económica. Mientras los conductores garantizan la circulación de personas y mercancías a través del territorio, las mujeres sostienen las condiciones materiales y emocionales que permiten que dicha movilidad continúe existiendo.

Los testimonios también muestran que esta responsabilidad implica importantes desafíos. Las entrevistadas señalan que con frecuencia deben asumir solas decisiones relacionadas con la economía familiar, la educación de los hijos o la resolución de problemas domésticos. Estas tareas requieren autonomía, capacidad de organización y una constante adaptación a las dinámicas impuestas por la movilidad laboral.

Además del sostenimiento material, las mujeres cumplen una función esencial en el mantenimiento de los vínculos afectivos. Las largas jornadas de trabajo y las prolongadas ausencias pueden generar distanciamientos emocionales dentro de las familias. En este contexto, muchas mujeres desempeñan un papel fundamental en la conservación de las

relaciones familiares, promoviendo la comunicación entre los diferentes miembros del hogar y fortaleciendo los lazos afectivos que permiten enfrentar las dificultades asociadas a la distancia.

Esta realidad permite comprender que la reproducción social no constituye una actividad secundaria frente al trabajo productivo, sino una condición necesaria para su existencia. La actividad transportadora depende tanto de quienes conducen los vehículos como de quienes sostienen diariamente la vida familiar. Sin estas labores de organización, cuidado y acompañamiento, el funcionamiento cotidiano del transporte enfrentaría dificultades mucho mayores.

Por esta razón, reconocer el papel de las mujeres dentro de las familias transportadoras implica ampliar la comprensión del transporte más allá de la carretera. La movilidad no depende exclusivamente de la infraestructura vial, los vehículos o los conductores; también se sustenta en una compleja red de relaciones sociales y afectivas que garantizan la reproducción cotidiana de la vida. Las experiencias de las entrevistadas muestran que estas tareas, aunque frecuentemente invisibilizadas, constituyen un componente esencial del mundo transportador colombiano.

Las experiencias de las mujeres entrevistadas permiten comprender que la carretera no constituye únicamente un espacio de circulación destinado al transporte de personas y mercancías. Sus efectos trascienden el ámbito de la movilidad y se extienden hacia los hogares, las relaciones familiares y la vida cotidiana de quienes dependen de esta actividad. Desde esta perspectiva, la carretera y el hogar no pueden entenderse como espacios separados, sino como ámbitos profundamente interconectados que se influyen mutuamente.

Tradicionalmente, la carretera ha sido representada como el escenario propio del conductor, mientras que el hogar ha sido asociado a la permanencia y a las labores de cuidado. Sin embargo, las experiencias de las familias transportadoras muestran que esta división resulta insuficiente para comprender la complejidad de las relaciones que se construyen alrededor del transporte. Las decisiones que se toman en la carretera tienen consecuencias directas sobre la vida familiar, al igual que las dinámicas del hogar influyen constantemente en la experiencia laboral de quienes recorren el territorio.

Los planteamientos de Lefebvre, H. (2013) permiten profundizar en esta reflexión. Para este autor, el espacio no es una realidad neutra ni un simple escenario donde ocurren las acciones humanas. Por el contrario, constituye una construcción social producida a través de relaciones, prácticas cotidianas y significados compartidos. Esto implica que los espacios adquieren sentido a partir de las experiencias de quienes los habitan y de las relaciones que se desarrollan en ellos.

Aplicada al contexto transportador, esta perspectiva permite entender que la carretera no se limita al asfalto, los vehículos o las rutas de circulación. La vía también se construye a través de las relaciones familiares que se organizan alrededor de ella, de las preocupaciones que genera, de las ausencias que produce y de las expectativas que despierta en quienes esperan el regreso de los conductores. De esta manera, la carretera se convierte en una experiencia que trasciende los límites físicos del territorio y se incorpora a la vida cotidiana de las familias, como lo especifica la familia Cruz en sus andanzas por la vía Bogotá - Sogamoso.

Las entrevistas realizadas evidencian esta realidad. Las mujeres participantes señalaron que gran parte de sus rutinas, horarios y actividades diarias dependen de los recorridos realizados por los conductores. La planificación de reuniones familiares,

celebraciones, compromisos económicos e incluso actividades cotidianas suele estar condicionada por los tiempos de viaje y las exigencias laborales asociadas al transporte. Esto demuestra que la carretera no solo organiza los desplazamientos, sino que también influye en la organización de la vida familiar.

Del mismo modo, las preocupaciones relacionadas con la seguridad vial muestran cómo los riesgos presentes en la carretera atraviesan los espacios domésticos. Los accidentes, las fallas mecánicas, las condiciones climáticas o los problemas de seguridad generan incertidumbre no únicamente para quienes conducen, sino también para quienes permanecen en el hogar. Cada viaje implica una serie de preocupaciones compartidas que forman parte de la experiencia cotidiana de las familias transportadoras.

En este sentido, podría afirmarse que el hogar también forma parte del territorio transportador. Aunque las mujeres no participen directamente en la conducción de los vehículos, sus vidas están profundamente atravesadas por las dinámicas de la movilidad. La carretera influye en sus tiempos, sus emociones, sus responsabilidades y sus relaciones familiares. De manera similar, las condiciones del hogar repercuten sobre el bienestar emocional de los conductores y sobre la forma en que enfrentan las exigencias de su trabajo.

Esta relación evidencia que la actividad transportadora no puede comprenderse únicamente desde una perspectiva centrada en el desplazamiento. La movilidad constituye un fenómeno social mucho más amplio que involucra vínculos afectivos, responsabilidades familiares y formas particulares de organización territorial. La carretera y el hogar forman parte de una misma red de relaciones que sostiene la vida cotidiana de quienes dependen del transporte para su subsistencia.

Por esta razón, comprender la realidad de las familias transportadoras implica reconocer que los espacios asociados al transporte no terminan donde finaliza la vía. La carretera se prolonga simbólicamente en los hogares, en las experiencias de espera, en las preocupaciones compartidas y en las estrategias familiares que permiten afrontar las exigencias de la movilidad. Desde esta perspectiva, el transporte no constituye únicamente una actividad económica o una forma de desplazamiento, sino una experiencia territorial que atraviesa múltiples dimensiones de la vida social.

La actividad transportadora no solo transforma las dinámicas económicas y familiares de quienes dependen de ella. También produce experiencias emocionales que atraviesan la vida cotidiana de los conductores y de sus familias. Las largas jornadas de trabajo, las distancias recorridas y las ausencias prolongadas generan formas particulares de experimentar el tiempo, la espera y los vínculos afectivos. En este contexto, las mujeres desempeñan un papel fundamental en la gestión emocional de la vida familiar, enfrentando cotidianamente sentimientos de incertidumbre, preocupación y esperanza asociados a la movilidad.

Las entrevistas realizadas evidencian que una de las experiencias más recurrentes entre las mujeres vinculadas al transporte es la preocupación constante por la seguridad de los conductores que van en la ruta Bogotá - Sogamoso. Los riesgos asociados a los accidentes de tránsito, las condiciones de algunas carreteras, las fallas mecánicas y los problemas de seguridad generan una sensación permanente de incertidumbre. Para muchas familias, la tranquilidad depende de una llamada, un mensaje o cualquier señal que confirme que el conductor ha llegado bien a su destino.

Esta realidad permite comprender que la carretera no constituye únicamente un espacio físico de circulación. También es un territorio cargado de significados emocionales para quienes permanecen esperando en casa. Mientras los conductores experimentan

directamente los riesgos de la vía, sus familias viven una forma diferente de relación con la carretera, marcada por la preocupación y la expectativa constante de un regreso seguro.

Desde la geografía humanista, Tuan, Y – F (2007) sostiene que los espacios adquieren significado a través de las experiencias, emociones y vivencias de las personas. Los lugares no son únicamente realidades materiales; también se construyen mediante los sentimientos que despiertan y las relaciones que se establecen con ellos. Esta perspectiva permite comprender que la carretera posee significados distintos para cada actor vinculado al transporte. Para los conductores puede representar trabajo, movilidad o sustento económico, mientras que para muchas mujeres simboliza simultáneamente una fuente de ingresos y un espacio asociado al riesgo, la incertidumbre y la distancia.

Las entrevistas muestran que la espera constituye una experiencia central dentro de esta realidad. Esperar el regreso de un esposo, un padre o un familiar forma parte de la cotidianidad de muchas mujeres vinculadas al transporte. Sin embargo, esta espera no debe entenderse como una actitud pasiva. Por el contrario, implica una constante elaboración emocional que combina preocupación, confianza y fortaleza. Cada viaje supone afrontar la incertidumbre que acompaña a la movilidad y desarrollar estrategias para convivir con las ausencias que caracterizan esta forma de vida.

Las participantes también señalaron que uno de los aspectos más difíciles de la actividad transportadora consiste en perder momentos importantes de la vida familiar. Cumpleaños, celebraciones, reuniones familiares, enfermedades o acontecimientos significativos suelen ocurrir mientras los conductores se encuentran lejos del hogar. Estas situaciones generan sentimientos de tristeza y nostalgia tanto para quienes viajan como para quienes permanecen en casa. La movilidad laboral produce así una fragmentación temporal

de la vida familiar que obliga a construir nuevas formas de mantener los vínculos afectivos a pesar de la distancia.

No obstante, las entrevistas muestran que las ausencias también otorgan un valor especial a los momentos de encuentro. El regreso del conductor adquiere un profundo significado emocional dentro de las familias transportadoras. Compartir una comida, conversar sobre las experiencias del viaje o simplemente reencontrarse después de varios días de ausencia se convierte en una experiencia altamente valorada. Aquello que en otros hogares puede formar parte de la rutina diaria adquiere aquí una importancia particular debido a la irregularidad de los encuentros.

Esta situación permite observar que la movilidad no solo produce distancias, sino también formas específicas de construir los afectos. Los vínculos familiares se fortalecen mediante estrategias de comunicación, confianza y acompañamiento que permiten enfrentar las dificultades asociadas a la separación temporal. Las mujeres desempeñan un papel central en este proceso, ya que frecuentemente son quienes mantienen la cohesión familiar durante los periodos de ausencia y quienes facilitan la reconstrucción de la convivencia cuando los conductores regresan al hogar.

Desde esta perspectiva, las emociones también forman parte de la geografía del transporte. La carretera no está compuesta únicamente por vehículos, mercancías y rutas; también está atravesada por sentimientos, expectativas y relaciones afectivas que influyen en la experiencia de quienes dependen de ella. Los miedos, las esperanzas, la preocupación y la alegría del reencuentro constituyen dimensiones fundamentales para comprender la realidad de las familias transportadoras.

En consecuencia, la vida emocional de las mujeres vinculadas al transporte permite observar una dimensión frecuentemente ignorada en los estudios sobre movilidad. Sus experiencias muestran que la carretera no termina donde concluye el asfalto, sino que se extiende hasta los hogares, las relaciones familiares y las emociones de quienes esperan. Comprender la actividad transportadora implica reconocer que los territorios también se construyen a través de los afectos y que la movilidad no solo desplaza personas, sino que transforma profundamente las formas de sentir, habitar y experimentar el mundo.

Las experiencias de las mujeres vinculadas a las familias transportadoras permiten comprender que la actividad del transporte terrestre trasciende ampliamente la conducción de vehículos y el desplazamiento por las carreteras. Detrás de cada recorrido existe una compleja red de relaciones familiares, afectivas y económicas que hacen posible la continuidad de esta labor. En este entramado, las mujeres desempeñan un papel fundamental al asumir responsabilidades relacionadas con el cuidado, la organización del hogar, la administración de recursos y el sostenimiento emocional de las familias.

Los testimonios analizados muestran que la vida transportadora no se construye únicamente desde la movilidad, sino también desde la espera, la distancia y la adaptación constante a las exigencias que impone la carretera. Las ausencias prolongadas de los conductores transforman las dinámicas familiares y obligan a desarrollar formas particulares de organización que permitan mantener la estabilidad del hogar. En este contexto, las mujeres se convierten en figuras centrales para garantizar la continuidad de la vida cotidiana y afrontar las dificultades derivadas de la movilidad laboral.

Desde una perspectiva crítica, estas experiencias evidencian que gran parte del trabajo realizado por las mujeres ha permanecido históricamente invisibilizado, pese a constituir una condición indispensable para el funcionamiento de la actividad transportadora. Como señalan

Federici (2013) y Fraser (2015), las labores de cuidado y reproducción social sostienen la vida y permiten la continuidad de los sistemas económicos, aunque frecuentemente permanezcan fuera de los espacios de reconocimiento. En el caso de las familias transportadoras, esta realidad se manifiesta en todas aquellas tareas que garantizan el bienestar material y emocional de quienes dependen de la carretera para su sustento.

Asimismo, las experiencias relatadas permiten comprender que la movilidad no solo implica desplazamientos físicos a través del territorio. Como plantea Massey (1994), las relaciones espaciales también se construyen desde la distancia, la espera y las conexiones que unen distintos lugares. Las mujeres que permanecen en el hogar no son ajenas a la carretera; por el contrario, sus vidas están profundamente atravesadas por ella. Los recorridos de los conductores influyen en sus rutinas, emociones, responsabilidades y formas de relacionarse con el mundo, evidenciando que la movilidad es una experiencia compartida que involucra a múltiples actores.

De igual manera, los planteamientos de Lefebvre (2013) permiten entender que la carretera y el hogar no constituyen espacios independientes, sino escenarios interrelacionados que se producen mutuamente. Las preocupaciones, los riesgos, las ausencias y los reencuentros muestran que la vía se extiende más allá del asfalto y forma parte de la vida cotidiana de las familias transportadoras. En consecuencia, la actividad transportadora no puede comprenderse únicamente desde los vehículos o las rutas, sino también desde los espacios familiares donde se construyen las condiciones necesarias para su existencia.

Finalmente, este apartado permite concluir que las mujeres no ocupan una posición secundaria dentro del mundo transportador colombiano. Por el contrario, son actores fundamentales en la construcción y sostenimiento de las dinámicas sociales, afectivas y económicas que hacen posible la vida en carretera. Reconocer su papel implica ampliar la

mirada sobre el transporte y comprender que detrás de cada viaje existe una red de cuidados, responsabilidades y vínculos que también forman parte de la experiencia territorial. La carretera, en este sentido, no solo se construye desde el volante, sino también desde los hogares donde diariamente se espera, se cuida, se acompaña y se sostiene la vida de quienes recorren el país.

Figura 42: *La mujer como núcleo familiar*



Fuente: Archivo personal. Se observa a la esposa acompañando a su compañero durante el recorrido entre Bogotá y Florencia. La fotografía evidencia el desgaste físico propio de los largos trayectos por carretera, reflejado en el cansancio de ambos. Más allá de acompañar el viaje, la presencia de la mujer representa el apoyo emocional y afectivo que contribuye a sobrellevar las exigencias de la vida en la vía, compartiendo las jornadas de trabajo y fortaleciendo los vínculos familiares que hacen posible la continuidad de esta actividad

Figura 43: *La mujer acompañando a su pareja*



Fuente: Archivo personal. Se aprecia a la pareja junto al vehículo adquirido como su segunda herramienta de trabajo. La fotografía simboliza el resultado del esfuerzo conjunto y pone de manifiesto que el crecimiento económico dentro del sector transportador no depende únicamente del conductor, sino también del respaldo, la participación y el compromiso de la mujer en los proyectos familiares. La compra del vehículo representa un logro compartido, la confianza mutua y la construcción de un patrimonio que fortalece tanto la estabilidad económica del hogar como la continuidad de su actividad transportadora.

3.4. Mujeres Propietarias.

La participación de las mujeres como propietarias dentro del sector transportador constituye una de las transformaciones menos visibles, pero más significativas, de la cultura vial colombiana. Tradicionalmente, la propiedad de vehículos, empresas transportadoras y recursos asociados a la movilidad ha estado vinculada a figuras masculinas, mientras que las mujeres han ocupado posiciones secundarias dentro de las narrativas del transporte. Sin embargo, las experiencias de las mujeres pertenecientes a la familia Cruz muestran que su

presencia no se limita al acompañamiento familiar ni al trabajo de cuidado, sino que también incluye la administración de bienes, la toma de decisiones económicas y la gestión de proyectos relacionados con la actividad transportadora.

Las entrevistas evidencian que el vínculo de estas mujeres con la propiedad transportadora surge, en gran medida, a través de trayectorias familiares. Una de las entrevistadas señala que su motivación nació al observar el trabajo de su padre, quien durante años sostuvo económicamente a su familia mediante el transporte. Como ella misma expresa: “Me motivó la herencia familiar, puesto que mi papá siempre trabajó en eso y con eso nos mantenía” (comunicación personal, 2026).

Este aspecto, resulta especialmente relevante porque demuestra que el transporte no solo moviliza mercancías y personas, sino también conocimientos, experiencias, valores y proyectos familiares que se transmiten entre generaciones. La herencia aparece, así como una forma de continuidad cultural mediante la cual las nuevas generaciones construyen su relación con la actividad transportadora.

Desde la perspectiva de Bourdieu, P (2000), las familias no transmiten únicamente recursos materiales, sino también capital cultural, social y simbólico. Los conocimientos sobre la administración de vehículos, el funcionamiento del gremio transportador y las dinámicas propias de la carretera forman parte de este proceso de transmisión. En consecuencia, las mujeres propietarias no heredan solamente un vehículo o una actividad económica, sino una forma particular de comprender el trabajo, el territorio y la movilidad.

Esta situación permite cuestionar la idea de que la propiedad dentro del transporte ha sido exclusivamente masculina. Aunque los hombres han ocupado históricamente posiciones más visibles dentro del sector, las trayectorias familiares muestran que las mujeres también

han participado en la construcción y continuidad de los proyectos transportadores, aun cuando sus contribuciones hayan sido escasamente reconocidas.

La propiedad de un vehículo representa mucho más que la posesión de un bien material. Implica capacidad de decisión, independencia económica y control sobre los medios que permiten la movilidad. Para las mujeres entrevistadas, convertirse en propietarias ha significado acceder a espacios de autonomía que durante mucho tiempo estuvieron reservados principalmente a los hombres.

Una de las participantes señala que una de las mayores ventajas de ser propietaria consiste en no depender de otras personas para desplazarse o para tomar decisiones relacionadas con el vehículo. Esta percepción adquiere una especial relevancia si se considera que históricamente las mujeres enfrentaron importantes limitaciones para acceder tanto a la propiedad como a la movilidad autónoma, en este caso específico, se habla de esa mujer de la familia Cruz que es propietaria de una tractomula que se desplaza en esa vía estudiada como lo es Bogotá - Sogamoso.

Desde el feminismo marxista, Federici, S (2013) sostiene que las relaciones de poder también se construyen a partir del acceso diferencial a los recursos económicos. Durante siglos, las mujeres fueron excluidas de múltiples formas de propiedad y dependencia económica, situación que limitó sus posibilidades de participación dentro de distintos ámbitos productivos. En este contexto, el acceso a la propiedad dentro del transporte representa una transformación significativa en las relaciones tradicionales de poder.

De manera similar, Fraser, N. (2015) argumenta que la justicia social implica no solo el reconocimiento cultural, sino también la redistribución de recursos y oportunidades. La presencia de mujeres propietarias dentro del transporte evidencia avances importantes en este

sentido, pues permite ampliar la participación femenina en espacios históricamente controlados por hombres.

Sin embargo, las entrevistas muestran que el acceso a la propiedad no elimina automáticamente las desigualdades existentes. Aunque las mujeres poseen vehículos y administran recursos económicos, continúan enfrentando barreras relacionadas con el reconocimiento de su autoridad y legitimidad dentro del gremio. Uno de los hallazgos más importantes de esta investigación es que las mujeres continúan enfrentando cuestionamientos incluso cuando poseen experiencia, recursos económicos y capacidad de gestión. La entrevistada recuerda que durante sus primeros años era frecuente escuchar comentarios como “mala pa' manejar porque es una vieja al volante”.

A primera vista, estas expresiones pueden parecer simples bromas o comentarios cotidianos. Sin embargo, desde la perspectiva de Bourdieu, P. (2000), constituyen formas de violencia simbólica. Este concepto hace referencia a mecanismos sutiles mediante los cuales determinadas jerarquías sociales se presentan como naturales y legítimas. En este caso, la asociación entre conducción, liderazgo y masculinidad produce un contexto donde las capacidades femeninas son constantemente puestas a prueba. Mientras los errores cometidos por un hombre suelen interpretarse como situaciones individuales, los errores cometidos por una mujer tienden a utilizarse para reforzar estereotipos colectivos sobre las supuestas limitaciones femeninas.

Esta situación evidencia que las desigualdades presentes dentro del transporte no son únicamente económicas. También son culturales y simbólicas, pues afectan las formas en que las mujeres son percibidas y valoradas dentro del sector. Las dificultades relacionadas con el reconocimiento aparecen con especial claridad en espacios como talleres mecánicos, estaciones de servicio, almacenes de repuestos y centros de mantenimiento vehicular. Una de

las entrevistadas afirma que en múltiples ocasiones ha tenido que recurrir a su padre o a sus hermanos para que sus solicitudes sean tomadas en serio. Este testimonio pone de manifiesto que los espacios asociados al transporte no son escenarios neutrales. Por el contrario, constituyen territorios contruidos históricamente mediante relaciones sociales que han privilegiado la presencia masculina.

Lefebvre, H. (2013) sostiene que el espacio es una producción social. Los lugares adquieren significado a través de las prácticas, relaciones y representaciones que se desarrollan en ellos. Desde esta perspectiva, talleres, estaciones de servicio y terminales no son únicamente infraestructuras físicas; también son espacios donde se reproducen formas específicas de poder y reconocimiento. De manera complementaria, Massey, D. (2012) argumenta que los espacios están atravesados por relaciones desiguales que influyen en quién puede ocupar determinadas posiciones de autoridad. Esto permite comprender por qué algunas mujeres continúan enfrentando dificultades para ser reconocidas como propietarias legítimas dentro del sector transportador.

La necesidad de recurrir a figuras masculinas para obtener atención o credibilidad demuestra que la autoridad sigue siendo asociada, en muchos contextos, con la masculinidad. Así, las mujeres no solo deben administrar sus vehículos, sino también disputar permanentemente su derecho a ser reconocidas como interlocutoras válidas dentro de estos espacios. A pesar de las dificultades señaladas, las entrevistas también muestran importantes transformaciones dentro del sector. Las participantes consideran que cada vez existen más oportunidades para la participación femenina y que la presencia de mujeres propietarias comienza a ser más visible dentro del gremio.

Esta situación refleja cambios graduales en los imaginarios tradicionales sobre quién puede ejercer liderazgo dentro del transporte. La creciente participación femenina cuestiona

la idea de que la administración de vehículos, la toma de decisiones económicas y la gestión empresarial constituyen capacidades exclusivamente masculinas. Desde la perspectiva de Massey, D. (2012), los espacios se encuentran en constante transformación porque las relaciones sociales que los producen también cambian. En consecuencia, la incorporación de mujeres como propietarias modifica las dinámicas tradicionales del mundo transportador y contribuye a redefinir las formas de autoridad presentes en estos territorios.

Las mujeres propietarias no representan únicamente una incorporación femenina a una actividad previamente dominada por hombres. Su presencia transforma los significados asociados al liderazgo, la propiedad y la gestión dentro del transporte. Al ocupar estos espacios, cuestionan relieves profundamente arraigados sobre quién tiene derecho a dirigir, negociar y tomar decisiones en rutas como la de Bogotá – Sogamoso.

De esta manera, cada mujer que administra un vehículo, dirige un negocio relacionado con el transporte o toma decisiones sobre recursos asociados a la movilidad contribuye a ampliar las posibilidades de participación para futuras generaciones. La participación de las mujeres como propietarias dentro del sector transportador no solo transforma las relaciones económicas y laborales asociadas a la movilidad. También modifica las formas en que se construyen los imaginarios sobre el territorio, la carretera y quienes tienen derecho a recorrerla, administrar y apropiarse de ella. Durante mucho tiempo, las representaciones culturales del transporte colombiano estuvieron asociadas a figuras masculinas. El conductor, el propietario del vehículo y el conocedor de las rutas aparecían como personajes estrechamente vinculados a la experiencia de la carretera, mientras las mujeres permanecían relegadas a espacios considerados externos a la movilidad.

Las experiencias de las entrevistadas muestran que esta visión resulta insuficiente para comprender la realidad contemporánea del transporte. Al convertirse en propietarias, las

mujeres no solo participan en la administración de recursos económicos, sino que también construyen conocimientos sobre los territorios, las dinámicas regionales y las rutas que hacen posible la circulación de personas y mercancías. Su relación con la carretera no se limita al acompañamiento familiar, sino que implica formas activas de interpretar y comprender el espacio.

Desde la geografía crítica, el territorio no puede entenderse únicamente como una superficie física o un espacio delimitado geográficamente. Raffestin, C. (2011) señala que los territorios son construcciones sociales producidas mediante relaciones de poder, apropiación y significación. Esto significa que el territorio existe no solo por sus características materiales, sino también por las formas en que las personas lo conocen, lo utilizan y le otorgan sentido.

En este contexto, las mujeres propietarias participan activamente en la construcción de esos significados. La administración de vehículos y recursos asociados al transporte exige conocer rutas, condiciones viales, dinámicas económicas regionales y problemáticas relacionadas con la movilidad. A través de estas experiencias, las mujeres desarrollan formas particulares de relacionarse con el territorio que históricamente han sido atribuidas principalmente a los hombres.

Este aspecto adquiere especial importancia porque los imaginarios tradicionales han tendido a asociar el conocimiento territorial con la experiencia masculina. Durante décadas, la figura del conductor fue presentada como el principal conocedor de las carreteras, los caminos y los territorios nacionales. Sin embargo, las experiencias de las mujeres propietarias muestran que el conocimiento geográfico no depende del género, sino de la participación activa en los procesos que organizan y sostienen la movilidad.

Massey, D (2012) sostiene que el espacio se construye a través de múltiples relaciones sociales y que ninguna experiencia tiene el monopolio de su significado. Desde esta perspectiva, las mujeres propietarias contribuyen a ampliar las formas de comprender el territorio transportador, incorporando experiencias y miradas que históricamente han permanecido poco visibles dentro del gremio.

Las entrevistas también permiten observar que las mujeres desarrollan una comprensión particular de los riesgos y desafíos asociados a la movilidad. La preocupación por el estado de las vías, los costos de operación, la seguridad de los conductores y la sostenibilidad económica de los vehículos forma parte de su experiencia cotidiana. Estos conocimientos no siempre se construyen desde la conducción directa, pero sí desde la gestión permanente de las actividades que permiten el funcionamiento de los proyectos transportadores.

De esta manera, las mujeres propietarias participan en la producción cotidiana del territorio. Sus decisiones influyen en los recorridos, en la organización de los recursos y en las estrategias necesarias para enfrentar las condiciones cambiantes de la carretera. Aunque muchas veces estas actividades ocurren fuera del espacio visible del volante, forman parte de los procesos que hacen posible la movilidad y contribuyen a la construcción de las dinámicas territoriales del transporte.

Desde una perspectiva crítica, esta situación permite cuestionar los imaginarios que han vinculado históricamente el liderazgo territorial con la masculinidad. La presencia femenina en espacios de propiedad y administración demuestra que las capacidades para comprender, organizar y gestionar el territorio no están determinadas por el género. Por el contrario, son resultado de experiencias, aprendizajes y trayectorias construidas socialmente.

Los testimonios analizados muestran que las mujeres propietarias no solo administran vehículos. También participan en la construcción de visiones sobre la carretera, los territorios y el futuro del sector transportador. Sus experiencias amplían las formas de entender quiénes producen conocimiento sobre la movilidad y quiénes tienen la capacidad de intervenir en la organización de los espacios asociados al transporte.

En consecuencia, las mujeres propietarias representan mucho más que una transformación económica dentro del gremio transportador. Su presencia contribuye a redefinir los imaginarios territoriales asociados a la carretera y cuestiona la idea de que el conocimiento sobre la movilidad pertenece exclusivamente a los hombres. Al participar en la administración, organización y planificación de la actividad transportadora, estas mujeres demuestran que la construcción del territorio es un proceso colectivo en el que intervienen múltiples actores. Reconocer sus experiencias implica ampliar la comprensión del transporte colombiano y entender que la carretera también se construye desde espacios de decisión, gestión y liderazgo que históricamente han permanecido invisibilizados.

Las experiencias analizadas muestran que la propiedad dentro del sector transportador constituye mucho más que una cuestión económica. Ser propietaria implica acceder a espacios de decisión, ejercer formas de autoridad y participar activamente en la construcción de la cultura transportadora. Sin embargo, también supone enfrentar barreras simbólicas y culturales que continúan limitando el reconocimiento pleno de las mujeres dentro del gremio.

Desde la geografía crítica, estas experiencias permiten comprender que la carretera y los espacios asociados al transporte son territorios donde se disputan relaciones de poder, legitimidad y reconocimiento. Las mujeres propietarias no solo administran bienes materiales; también transforman imaginarios, cuestionan jerarquías históricas y amplían las posibilidades de participación dentro del mundo transportador colombiano.

En consecuencia, su presencia evidencia que el transporte no puede entenderse exclusivamente como un espacio masculino. Las mujeres propietarias forman parte activa de la construcción económica, social y territorial de la movilidad, demostrando que la autoridad, el liderazgo y la capacidad de decisión no dependen del género, sino de las trayectorias, conocimientos y experiencias que cada persona desarrolla dentro del sector.

3.5. Consideraciones Finales sobre el papel de la mujer en el sector transporte

A través del recorrido analítico de este capítulo, se ha demostrado que la figura femenina ha dejado de ser un elemento periférico o meramente testimonial para convertirse en un pilar estructural y multifacético dentro del gremio transportador en la ruta Bogotá - Sogamoso de Colombia. La investigación permite sintetizar el impacto y la diversificación del rol de la mujer en cuatro dimensiones críticas que desafían la tradicional hegemonía masculina del asfalto:

En primer lugar, el apartado mujeres al volante rompe con el sesgo de género al visibilizar a aquellas conductoras que operan directamente tractocamiones de alto tonelaje. Su presencia en rutas de alta exigencia topográfica como la de Bogotá - Sogamoso no solo es un acto de pericia técnica, sino un desafío político y cultural frente a un entorno históricamente hostil, demostrando altos estándares de seguridad vial y profesionalismo.

En segundo lugar, la categoría de trabajadoras de la vía reconoce la economía popular que late al borde del camino. Las mujeres que gestionan restaurantes de carretera, paradores, peajes y puntos de asistencia técnica configuran una red de soporte vital para el transportador. Ellas humanizan la ruta, proveyendo no solo el sustento físico para los conductores en largas jornadas de fatiga, sino también espacios de seguridad y arraigo social en la geografía nacional.

En tercer lugar, el análisis de la mujer como núcleo de la familia transportadora devela la dimensión invisible pero indispensable del cuidado. Mientras el conductor pasa semanas enteras en la carretera enfrentando el estrés operativo, la mujer asume en el hogar la jefatura familiar, la crianza de los hijos y la contención emocional a la distancia. Esta estructura de soporte afectivo y logístico es, en última instancia, el motor oculto que permite la estabilidad psicológica del transportador en el asfalto.

Finalmente, el eje de mujeres propietarias introduce una transformación en la gobernanza y la toma de decisiones financieras del sector. Desde este rol, la mujer actúa como administradora del capital, gestionando empresas, negociando fletes, planificando mantenimientos bajo el rigor del SICE-TAC y liderando la supervivencia del patrimonio familiar frente a las crisis económicas del gremio.

En conclusión, el papel de la mujer en el oficio del transporte en Colombia es transversal y estratégico. Ya sea sosteniendo el volante, dinamizando la economía de las bermas, administrando las flotas o resguardando el núcleo familiar en la ausencia, la mujer ha dejado de ser una acompañante pasiva para consolidarse como una fuerza motriz sin la cual el transporte de carga en el país colapsaría. Este capítulo cierra demostrando que democratizar y comprender el transporte en Colombia obliga, de manera inevitable, a narrarlo en clave femenina.

Figura 44: *Esposos casándose frente a su vehículo*



Fuente: Archivos personales.

La fotografía simboliza cómo ella se integra a un proyecto de vida ligado a la carretera, compartiendo las responsabilidades del hogar y también los retos, sacrificios y logros asociados al trabajo de su esposo transportador. Se presenta como la consolidación de una alianza en la que el vehículo deja de ser un simple medio de trabajo para convertirse en un símbolo del esfuerzo compartido, del patrimonio familiar y de las expectativas construidas en común. La imagen permite comprender que la participación de la mujer trasciende las labores tradicionalmente asignadas al ámbito doméstico. Su presencia representa el acompañamiento constante, el apoyo emocional y la corresponsabilidad en un modo de vida marcado por las largas jornadas, las ausencias y las dinámicas propias del transporte terrestre.

CONCLUSIONES

Es muy difícil explicar por medio de un texto o de autores la manera en que el oficio del conductor se relaciona de manera casi mágica con todos los aspectos de su vida; es una manera de vivir, de pensar y de relacionarse con otros. Uno de los desafíos más importantes fue describir cosas que para los conductores resultan cotidianas especialmente en el tránsito constante por el corredor Bogotá – Sogamoso pero que son particularidades del oficio, así como poder llevarlo a un nivel académico sin que pierda el sentido. Se da cuenta de cómo este mundo es tan vasto que se sugiere seguir investigando, ya que nos hemos quedado cortos en explicaciones, pero también entendemos que un texto demasiado largo puede ser algo no tan viable.

Se puede hablar de una conducción orgánica en cuanto se observó y ratificó la manera en que la conducción está inmersa en la vida de las personas desde muy temprana edad; su relación es directamente proporcional al oficio de los padres. En el caso de esta investigación, la familia Cruz genera sus propios conductores en el cambio generacional del oficio mientras recorren históricamente la ruta Bogotá – Sogamoso. Los propios investigadores han sido testigos de este proceso: la autora Brigith Díaz ha comenzado su proceso de aprendizaje para la conducción después de estar inmersa en la investigación, lo cual da muestra de cómo orgánicamente florece la conducción cuando el contexto socioespacial de este corredor vial así lo permite e influye.

Con respecto al capítulo donde se estructuró la tesis, incluyendo objetivos y marco teórico, se puede concluir que, en primer lugar, el estudio aborda el relieve colombiano desde una perspectiva humana, centrándose en los imaginarios contruidos por conductores de transporte de pasajeros y carga durante los últimos 5 años en la arteria Bogotá – Sogamoso,

comparándolos con las ciencias geográficas y la evolución del transporte e infraestructura vial en este tramo del centro del país.

Siendo sus principales objetivos analizar la perspectiva de los conductores sobre los desafíos contemporáneos, su cultura y labor; reconocer el papel de la mujer en la profesión; estudiar la evolución histórica de los medios de transporte (arriería, ferrocarriles, carreteras); y examinar el impacto de las políticas de infraestructura en el desarrollo económico y social, especialmente para la profesión del conductor a lo largo de la conectividad entre la capital y el altiplano cundiboyacense.

Con respecto, al enfoque metodológico que se le dio a la investigación, un enfoque de índole cualitativo y etnográfico, apoyada por la autoetnografía, donde se utilizó la observación participante, entrevistas abiertas, cartografía social y análisis de narrativas. Siendo la población de estudio escogida los conductores de la ruta seleccionada de Bogotá – Sogamoso.

En lo referente al marco teórico seleccionado para el estudio, este se nutre de la movilidad, geografía crítica, antropología del transporte, estudios culturales sobre imaginarios y territorio, y los estudios de Ernesto Guehl sobre la geografía colombiana. Incluye un enfoque marxista para cuestionar cómo el transporte refleja estructuras de clase, acumulación capitalista y apropiación desigual del espacio en troncales claves como la vía Bogotá – Sogamoso, viendo al transporte como un escenario de lucha y reproducción de desigualdades.

Seguidamente, se puede concluir que el rol fundacional del transporte ha sido un elemento esencial en la configuración territorial, económica y social de Colombia, reflejando las condiciones geográficas, políticas y tecnológicas de cada época. El trazado estratégico entre Bogotá y Sogamoso ha permitido y limitado la movilidad y el desarrollo regional, dejando huellas en la vida cotidiana y la comprensión del espacio de los colombianos.

Asimismo, la evolución y relaciones de poder, pasando desde los caminos indígenas y coloniales de la Sabana y el altiplano (enfocados en intereses extractivos y control territorial, reflejando la división internacional del trabajo colonial), pasando por el auge fluvial y ferroviario del siglo XIX, hasta la consolidación del transporte terrestre motorizado en el siglo XX, demuestran que el desarrollo de rutas como la de Bogotá a Sogamoso siempre ha estado ligado a las relaciones de poder y los modos de producción dominantes.

En referencia al capítulo relacionado con la cotidianidad del conductor, se tiene que existe una geografía vivida y saberes empíricos, donde el relieve accidentado y desafiante del tramo Bogotá – Sogamoso no es solo un entorno natural para los conductores, sino un condicionante material y simbólico. Ellos desarrollan una "geografía vivida" donde el cuerpo, el tiempo y el espacio se entrelazan, enfrentándose diariamente a pendientes, neblinas en los pasos altos y contingencias viales. El conocimiento de este relieve específico es parte del capital simbólico del conductor, transmitido oralmente y forjado en la experiencia.

De acuerdo con la cultura del transporte, especialmente la de los conductores que transitan entre Cundinamarca y Boyacá, esta es un campo de significados y prácticas que surge de condiciones materiales específicas y relaciones estructurales de clase y poder. Canciones, letreros, rituales de protección y relatos orales en los paraderos de la ruta Bogotá – Sogamoso son expresiones de una cultura popular que emerge como respuesta a una experiencia laboral marcada por la explotación, la movilidad forzada y la inseguridad.

Mientras que la cotidianidad del conductor de carga en este trayecto es un ejercicio diario de resistencia, el relieve actúa como un "agente vivo" que define el comportamiento del conductor. Los tramos montañosos y variados de la ruta Bogotá – Sogamoso exigen una presencia sensorial y mental absoluta, consolidando el imaginario del relieve como un

territorio exigente, donde el conductor se autopercibe como un experto en "domar" la geografía.

Pero también se enfrentan a una infraestructura entendida como desgaste y riesgo, la cual es vista como un instrumento al servicio del capital, facilitando la circulación de mercancías e insumos industriales entre la capital y el nodo de Sogamoso. Sin embargo, para el conductor, el tráfico, el mantenimiento vial y las complejidades de la geografía imponen costos de operación significativamente altos; el relieve no es solo paisaje, sino una variable de desgaste mecánico y riesgo de accidentalidad. La pericia del conductor suple las deficiencias de la red vial.

Pasando por la modernización de la red vial mediante dobles calzadas, variantes y obras de ingeniería que buscan aplanar simbólicamente el relieve entre Bogotá y Sogamoso, esto transforma el imaginario del transportador: el relieve deja de ser un obstáculo que se escala palmo a palmo para convertirse en un trayecto que se atraviesa de forma más fluida. Esta transición técnica altera la identidad histórica del conductor como "conquistador de la montaña".

Mientras que la movilidad no es solo desplazarse, sino una constante renegociación entre el individuo, la tecnología y el territorio, el imaginario del relieve en la ruta Bogotá – Sogamoso no es una abstracción, sino el resultado de una interacción física y sensorial con un entorno construido a menudo insuficiente. El conductor desarrolla una "inteligencia vial" (conocimiento táctico) para navegar esta geografía regional.

En lo sucesivo, se tiene finalmente el papel de la mujer en el oficio de transportista, donde estudiar la presencia femenina en la carretera Bogotá – Sogamoso permite una comprensión más amplia de la cultura transportadora en Colombia. Se revela que no es solo una esfera masculina, sino un entramado donde el género, el trabajo, la clase y el territorio se

cruzan en el trayecto diario. La vía se convierte en un escenario de disputa donde se reclama el derecho a habitar y significar el país desde la experiencia femenina.

En síntesis, económicamente, el sector del transporte en el corredor Bogotá – Sogamoso se revela como un panorama altamente exigente y a menudo precario para los conductores, especialmente para los propietarios autónomos. La rigurosa estructura de los costos operativos —incluyendo altos precios de combustible, cobro de peajes en el trayecto, mantenimiento de vehículos y la regulación institucional de los costos de flete (SICE-TAC)— atrapa a muchos en un ciclo de deuda y rentabilidad mínima. El papel del conductor se extiende más allá del volante, convirtiéndose en un administrador vigilante que equilibra constantemente los riesgos financieros frente a la necesidad de sostener su sustento y su capital. Esta presión financiera moldea profundamente sus decisiones, comportamientos y la percepción de su trabajo en este corredor vial.

Geográficamente, el relieve entre Bogotá y Sogamoso se destaca como un agente vivo y dinámico que define profundamente la experiencia del conductor. La topografía de la zona, con sus transiciones de altitud, carreteras de alto flujo y condiciones climáticas impredecibles, exige un conocimiento geográfico agudo y corporizado. Los conductores desarrollan una "geografía vivida" o "geografía del volante", una inteligencia táctica forjada a través de la interacción diaria con pendientes, niebla densa y curvas cerradas. Este conocimiento empírico, a menudo transmitido oralmente en la familia Cruz y el gremio, es crucial para la supervivencia y la eficiencia, transformando el relieve de un mero telón de fondo en un desafío constante y un maestro exigente. El estudio resalta cómo esta geografía desafiante contribuye al desgaste físico y mental experimentado por los conductores, reforzando un imaginario del territorio como hostil pero conquistable.

La evolución histórica de la infraestructura de transporte en Colombia, y de manera emblemática en la conexión Bogotá – Sogamoso desde los antiguos caminos de arriería hasta las autopistas modernas y el legado ferroviario, refleja la interacción continua entre los imperativos económicos, las políticas estatales y las implacables demandas del terreno. Si bien la modernización vial busca "aplanar" simbólicamente el relieve, alterando así el papel tradicional del conductor como "conquistador de la montaña", la realidad de las contingencias en la vía todavía exige una constante renegociación entre el individuo y el territorio.

Además, la investigación subraya las ricas dimensiones culturales y sociales de la profesión de conductor en este trayecto. La figura del "camionero" encarna una identidad distintiva, con sus propios valores, códigos de conducta e imaginarios sociales desarrollados a lo largo de la ruta Bogotá – Sogamoso. La carretera se convierte en un escenario social donde estas identidades se forjan y donde se desarrollan las relaciones de poder entre el Estado, las empresas y los trabajadores. La inclusión del papel de la mujer en el transporte es crítica aquí, ya que amplía nuestra comprensión de esta cultura, yendo más allá de las percepciones masculinas tradicionales para revelar un tejido más complejo e inclusivo de trabajo, género y resistencia en la vía.

En conclusión, el documento postula que la vida cotidiana del conductor colombiano en la ruta Bogotá – Sogamoso es un testimonio de resiliencia, adaptación y un compromiso profundo y experiencial con el territorio. Sus imaginarios del relieve no son ideas abstractas, sino que están profundamente arraigados en sus condiciones materiales de trabajo, la negociación constante con un entorno a menudo hostil y la evolución histórica del transporte en un país marcado por la grandeza geográfica y las complejidades socioeconómicas. Esta investigación, a través de su enfoque etnográfico y cualitativo centrado en este corredor vial, proporciona una lente crítica para comprender cómo estos elementos convergen para definir una profesión única y vital en el corazón de Colombia.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acevedo, J., & Lleras, N. (2012). Transporte en Colombia: Una visión de largo plazo. Universidad de los Andes.
- Acosta, O. L., Rozas, P., & Silva, A. (2008). Desarrollo vial e impacto fiscal del Sistema de Concesiones Viales en Colombia (Serie 138 - Recursos Naturales e Infraestructura). CEPAL.
- Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). (2022). Informe de gestión: Proyecto Doble Calzada Bogotá-Villavicencio. Ministerio de Transporte.
- Alvear Sanín, J. (2008). Historia del transporte y la infraestructura en Colombia (1492-2007). Ministerio de Transporte / Imprenta Nacional de Colombia.
- Asobancaria. (2025a). Análisis de costos logísticos y peajes en los corredores viales de cuarta generación. Semana Económica, (1470).
- Asobancaria. (2025b). El impacto de los riesgos de cumplimiento en la financiación de infraestructura. Semana Económica, (1470).
- Asobancaria. (2025c). Infraestructura y finanzas públicas: El reto de las vigencias futuras. Semana Económica, (1470).
- Asociación Nacional de Instituciones Financieras [ANIF]. (2023). Costos logísticos y de transporte en Colombia: El impacto del diésel y la infraestructura en la competitividad. Ediciones ANIF.
- Augé, M. (2000). Los no lugares: Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad (5.ª ed., A. L. Bixio, Trad.). Editorial Gedisa. (Obra original publicada en 1992).

- Augé, M. (2007). El porvenir de los terrícolas. Gedisa.
- Bejarano, J. A. (1984a). Economía y poder: La consolidación de los grupos financieros en Colombia. Editorial La Oveja Negra.
- Bejarano, J. A. (1984b). Historia económica de Colombia. Editorial La Oveja Negra.
- Bourdieu, P. (2000). Meditaciones pascalianas (T. Kauf, Trad.). Editorial Anagrama. (Obra original publicada en 1997).
- Canal Trece Colombia. (2017, 10 de octubre). El camino de los arrieros - Cronografía T3 Cap 06 [Video]. YouTube. https://youtu.be/dR41WIkAlxM?si=QHMInt_SHx6_9nys
- Cárdenas, M., & et al. (1995). Infraestructura y crecimiento económico en Colombia. Fedesarrollo.
- Cárdenas, M., Gaviria, A., & Meléndez, M. (2005). La infraestructura de transporte en Colombia. Fedesarrollo.
- ColombiaCheck. (2017). El 'Nodobrecht' colombiano: Cronología del escándalo. <https://colombiacheck.com/>
- Comisión de Regulación de Energía y Gas [CREG]. (2026). Precios de combustibles líquidos: Tarifas vigentes para las principales ciudades del país. Ministerio de Minas y Energía; Gobierno de Colombia. <https://creg.gov.co/>
- Corrupción al Día. (2019). La vía Bogotá-Villavicencio: Saco roto de la ingeniería nacional. Informe especial de investigación.
- Coviandina. (2021). Manual de mantenimiento y operación de la vía al Llano: Sector Chirajara-Fundadores. Concesionaria Vial Andina.
- Cresswell, T. (2006). On the move: Mobility in the modern Western world. Routledge.

- Cuervo, L. M. (2004). Desarrollo económico y desarrollo territorial en Colombia. CEPAL.
- De Certeau, M. (2000). La invención de lo cotidiano: 1. Artes de hacer (A. Pescador, Trad.). Universidad Iberoamericana. (Obra original publicada en 1980).
- Dejours, C. (2015). El trabajo vivo: Tomo II. Trabajo y emancipación (M. A. Galmarini, Trad.). Topía Editorial.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE]. (2026). Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera (ICTC) [Boletín Técnico]. Sistema Estadístico Nacional. <https://www.dane.gov.co/>
- Departamento de Justicia de los Estados Unidos. (2016). Plea agreement: United States vs. Odebrecht S.A. Washington D.C.
- Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2012). Documento CONPES 3762: Lineamientos de política para el Programa de Cuarta Generación de Concesiones Viales. DNP.
- Diario Occidente. (2026, 2 de marzo). Competitividad Puerto de Buenaventura 2026: Crisis y desafíos. Editorial. <https://occidente.co>
- EAFIT. (2018). Estudio de caso: Odebrecht y los desafíos de la ética empresarial. Universidad EAFIT. <https://repository.eafit.edu.co/>
- Econtainers. (2025, 23 de mayo). Crisis logística Buenaventura 2025: Causas, impacto y soluciones. Blog de Logística Internacional.
- El Cronista. (2026, 10 de marzo). La obra del siglo en Colombia: Autorizan la construcción de proyecto ferroviario clave. <https://elcronista.com>

- Ellis, C., Adams, T. E., y Bochner, A. P. (2011). Autoetnografía: Un panorama general [Autoethnography: An overview]. *Forum: Qualitative Social Research*, 12(1), Art. 10.
<http://dx.doi.org/10.17169/fqs-12.1.1589>
- Fals Borda, O. (1987). Investigación-acción participativa. Alternativa.
- Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera [Colfecar]. (2025). Informe económico del sector transporte de carga y su logística en Colombia. Dirección de Asuntos Económicos. <https://www.colfecar.org.co/>
- Federici, S. (2013). Revolución en punto cero: Trabajo doméstico, reproducción y luchas feministas. Traficantes de Sueños.
- Federici, S. (2018). El patriarcado del salario: Críticas feministas al marxismo. Tiger Paper.
- Fiscalía General de la Nación. (2017). Comunicado sobre la captura de Gabriel García Morales y el caso Ruta del Sol II.
- Flick, U. (2015). El diseño de la investigación cualitativa (Ediciones Morata, Trad.). Ediciones Morata. (Obra original publicada en 2007).
- Florido Mosquera, H. E., & Von Prah Ram3rez, A. (2005). Imaginarios: Bogotá vista desde un taxi y el andar de un estudiante. Representaciones espaciales de ciudad en taxistas (expertos) y estudiantes de educaci3n b3sica (novatos) y su incidencia en la formaci3n ciudadana [Tesis de maestr3a, Centro Internacional de Educaci3n y Desarrollo Humano (CINDE) - Universidad Pedag3gica Nacional].
- Fl3rez Ayala, A. (2004). Configuraci3n territorial y ordenamiento del espacio en Colombia. Universidad Nacional de Colombia.
- Fraser, N. (2015). ¿Crisis de legitimaci3n? Sobre las contradicciones pol3ticas del capitalismo hist3rico. *New Left Review* (Edici3n en espa3ol), (93), 9-27.

- Gilligan, C. (1982). *In a different voice: Psychological theory and women's development*. Harvard University Press.
- Gramsci, A. (1971). *Selections from the Prison Notebooks* (Q. Hoare & G. Nowell-Smith, Eds. y Trans.). International Publishers.
- Gramsci, A. (1976). *Literatura y vida nacional*. Editorial Juan Granica.
- Guber, R. (2001). *La etnografía, método, campo y reflexividad*. Norma.
- Guhl Nimitz, E. (2017). *Colombia: Bosquejo de su geografía tropical* (2.^a ed.). Editorial Universidad de los Andes / Jardín Botánico de Bogotá / Universidad Nacional de Colombia.
- Hall, S. (Ed.). (2010). *Sin garantías: Trayectorias y problemáticas en estudios culturales*. Envió Editores.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: New approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>
- Harvey, D. (2004). *El nuevo imperialismo*. Akal.
- Harvey, D. (2006). *Espacios del capital: Hacia una geografía crítica*. Verso.
- IIRSA. (2024). *Cartera de Proyectos: Eje Andino e integración regional. Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana*.
- Infobae. (2026, 8 de marzo). Luz verde para el nuevo corredor férreo que conectará Bogotá con los puertos del Caribe. <https://infobae.com>
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC). (1986). *Mapa oficial de Colombia*. IGAC.
- Instituto Nacional de Vías (INVIAS). (2020). *Inauguración del Túnel de La Línea: Cruce de la Cordillera Central [Fotografía]*. Archivo Digital de Prensa Presidencia de la República.

- Le Breton, D. (2018). Sociología del cuerpo (C. A. Rodríguez, Trad.; 8.^a ed.). Nueva Visión.
- Lefebvre, H. (2013). La producción del espacio (E. Martínez, Trad.). Capitán Swing. (Obra original publicada en 1974).
- Lindón, A. (2020). El habitar, las espacialidades cotidianas y las geografías de la movilidad. *Revista de Geografía Norte Grande*, (76), 145-168.
- López, A. (2013). Cien años de carreteras en Colombia: Del camino de herradura a la autopista. Universidad del Rosario / Ministerio de Transporte.
- Machado, A. (2005). La academia y el sector agropecuario. Universidad Nacional de Colombia.
- Massey, D. (1994). Espacio, lugar y género. Icaria Editorial.
- Massey, D. (2012). Por el espacio (A. J. Aranda, Trad.). Editorial CIESPAL. (Obra original publicada en 2005).
- McDowell, L. (1999). Gender, identity and place: Understanding feminist geographies. University of Minnesota Press.
- McGreevey, W. P. (1975). Historia económica de Colombia 1845-1930. Ediciones Tercer Mundo.
- Meisel Roca, A. (2011). ¿Por qué perdió la Costa el siglo XX? y otros ensayos. Banco de la República / Biblioteca Luis Ángel Arango.
- Ministerio de Transporte de Colombia. (2023). Resolución de emergencia vial y plan de pavimentación para la conectividad del Meta. Diario Oficial de Colombia.

- Ministerio de Transporte de Colombia. (2024). Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (SICE-TAC): Informe ejecutivo sobre la regulación de fletes y costos operativos. MinTransporte.
- Montañez, G., & Delgado, O. (1998). Espacio, territorio y región: Conceptos básicos para un ordenamiento territorial. Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía, 7(1-2), 120-134.
- Montezuma, R. (2003). La transformación de Bogotá. Centro Editorial Javeriano.
- Neffa, J. C. (2019). Los riesgos psicosociales en el trabajo: Contribución a su estudio. Centro de Estudios e Investigaciones Laborales (CEIL-CONICET) / Universidad Nacional de Moreno.
- Ortiz Arellano, E. (2013). Epistemología de la investigación cuantitativa y cualitativa: Paradigmas y objetivos. Revista De Claseshistoria, 1-23.
- Pachón, Á., & Ramírez, M. T. (2006). La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX. Banco de la República / Fondo de Cultura Económica.
- Páramo, P. (2011). La convivencia en el espacio público en Colombia. Universidad Pedagógica Nacional.
- Parsons, J. J. (1997). La colonización antioqueña en el occidente de Colombia. Banco de la República. (Obra original publicada en 1949).
- Quijano, A. (2000). Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina. En E. Lander (Ed.), La colonialidad del saber: Eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas (pp. 201-246). CLACSO.
- Raffestin, C. (2011). Por una geografía del poder (P. Fontes, Trad.). El Colegio de Michoacán. (Obra original publicada en 1980).

- Restrepo, J. D. (2020). Las Alianzas Público-Privadas en Colombia: ¿Desarrollo para quién? Un análisis de las autopistas de cuarta generación (4G). Editorial Pensamiento Crítico.
- Revista Dinero / Semana. (2024). El imperio de Sarmiento Angulo: De la banca a las grandes vías de Colombia. Reportaje especial sobre Corficolombiana.
- Safford, F. (2010). El comercio en Colombia en el siglo XIX. En J. A. Ocampo (Ed.), Historia económica de Colombia. Planeta / Fondo de Cultura Económica.
- Sánchez, F., & Núñez, J. (2017). Infraestructura de transporte en Colombia: ¿Logística para el desarrollo o para la desigualdad? (Documento CEDE 2017-14). Universidad de los Andes.
- Santos, B. de S. (1998). El pluralismo jurídico en los márgenes del orden global. Ediciones Uniandes.
- Santos, E. (2016). Colombia Día a Día: Una cronología de 15.000 años. Editorial ABC.
- Santos, M. (1996). La naturaleza del espacio: Técnica, tiempo, razón y emoción. Editorial Ariel.
- Santos, M. (2000). La naturaleza del espacio: Técnica y tiempo. Razón y emoción. Editorial Ariel. (Obra original publicada en 1996).
- Sassen, S. (2015). Expulsiones: Brutalidad y complejidad en la economía global (S. Mastrangelo, Trad.). Katz Editores.
- Sena, T. R., & Silva, L. A. (2021). Ergonomía, salud y condiciones de trabajo en el transporte terrestre de carga: Una revisión de las geografías del trabajo pesados. Revista Salud y Sociedad, 12(2), 45-62.
- Silva, A. (2015). Imaginarios urbanos (6.^a ed.). Arango Editores / Universidad Nacional de Colombia.

- Smith, N. (2024). Neoliberalism. En Encyclopedia Britannica.
<https://www.britannica.com/topic/neoliberalism>
- Sociedad Colombiana de Ingenieros (SCI). (2019). Dictamen técnico sobre los puntos críticos de la vía Bogotá-Villavicencio. SCI.
- Thompson, E. P. (1989). La formación de la clase obrera en Inglaterra. Crítica.
- Transparencia por Colombia. (2024a). Caso Odebrecht: Recuento de una década de impunidad y desafíos judiciales. <https://transparenciacolombia.org.co/>
- Transparencia por Colombia. (2024b). Informe de seguimiento a la infraestructura vial: El caso de los túneles y viaductos en la vía al Llano. <https://transparenciacolombia.org.co/>
- Transparencia por Colombia. (2024c). Megaproyectos viales y el desafío de la integridad en la contratación pública. <https://transparenciacolombia.org.co/>
- Tuan, Y.-F. (2007). Espacio y lugar: La perspectiva de la experiencia (M. G. de Vergara, Trad.). Martínez Roca. (Obra original publicada en 1977).
- Tuan, Y.-F. (2015). Topofilia: Un estudio sobre percepciones, actitudes y valores sobre el entorno (M. C. Martínez, Trad.). Fondo de Cultura Económica.
- Ureta, S. (2014). Movilidad y el entorno construido. Ediciones Universidad Diego Portales.
- Uribe, S. (2017). Frontier road: Power, history, and the everyday state in the Colombian Amazon. Wiley-Blackwell.
- Vogel, L. (2019). El marxismo y la opresión de las mujeres: Hacia una teoría unitaria (J. M. Olarieta, Trad.). Akal. (Obra original publicada en 1983).
- Voz de América. (2018a, 13 de diciembre). Colombia: Inhabilitan a Odebrecht por 10 años e imponen multas millonarias. <https://www.vozdeamerica.com>

- Voz de América. (2018b, 20 de diciembre). Investigaciones sobre Corficolombiana y su relación con socios transnacionales en proyectos viales. <https://www.vozdeamerica.com>
- Wenger, E. (2001). Comunidades de práctica: Aprendizaje, significado e identidad. Ediciones Paidós. (Obra original publicada en 1998).
- Williams, R. (1980). Marxismo y literatura. Península.
- WWF Colombia. (2026, 21 de enero). Seis retos ambientales para Colombia en el 2026. <https://wwf.org.co>
- Zambrano, F. (1998). Colombia: País de ciudades. CINEP.

ANEXOS

<https://drive.google.com/drive/folders/1DsYMbgrpdOPjM0nTTNCY8pgBCjuq0dfs>