

## **La sociedad de Cartagena entre 1900-1930, vista a través del automóvil**

**The Cartagena society between 1900-1930, seen through the  
automobile**

**Julio Rafael Mastrascusa \***

**Ledys Linet Villarreal Chico \*\***

**Jorge Luis Gutiérrez Hurtado \*\*\***

\* Historiador de la Universidad de Cartagena. Especialista en gerencia de Instituciones educativa de la Universidad del Tolima. Magíster en educación de la Universidad de Simón Bolívar. Docente de la Institución educativa Madre Gabriela de San Martín (Cartagena) en el área de ciencias sociales. juramastraor@hotmail.com.

\*\* Licenciada en ciencias sociales de la universidad de Pamplona. Especialista de docencia Universitaria. Magister de la universidad autónoma del Caribe (Barranquilla). Aspirante a doctor en educación de la URBE (Venezuela). Docente de la Institución educativa Docente de Turbaco en el nivel Básica Primaria. lejumasvi@hotmail.com.

\*\*\* Licenciado en educación con énfasis matemática universidad de Pamplona. Especialista gestión educativa de la universidad de Pamplona. - Magister de la universidad autónoma del Caribe (Barranquilla). Aspirante a doctor en educación de la URBE (Venezuela). Rector de la Institución educativa Don Bosco de Arjona (Bolívar). leojor7@hotmail.com.

**Fecha de recepción:** 18 de diciembre de 2018

**Fecha de aceptación:** 15 de junio de 2019

**Citación:**

Mastrascusa, J. R., Villarreal Chico, L. L., & Gutiérrez Hurtado, J. L. (2019). La sociedad de Cartagena entre 1900-1930, vista a través del automóvil. Gestión, Competitividad e innovación(Enero-Junio 2019), 21-40.

## **RESUMEN**

*El automóvil transformó la vida cotidiana en Cartagena al modernizarla, pero también se convirtió en un elemento transgresor de orden social establecido y que en muchos casos puso en peligro la vida de conductores y transeúntes, que se agravó por la actitud permisiva de las autoridades de la época.*

**Palabras Claves:** Automóvil, Vida Cotidiana, Transgresión.

## **ABSTRACT**

*The car transformed daily life in Cartagena by modernizing it, but it also became a transgressive element of established social order and in many cases endangered the lives of drivers and passers-by, which was aggravated by the permissive attitude of the authorities of the time.*

**Keywords:** Automobile, Daily Life, Transgression.

### **1. Introducción**

La ciudad de Cartagena de Indias se ha caracterizado porque su gente desde el mismo inicio y fundación como ciudad española por lo iconoclasta o transgresor de estos, se evidencia en una variedad de investigaciones sobre la cultura el caribe y cartagenera<sup>1</sup>, el término trasgresión hace relación a la violación de las normas o leyes, debido a que La existencia de un orden normativo se presenta como la única vía que garantiza un mínimo de estabilidad y acuerdo, como el factor que hace posible la convivencia.<sup>2</sup>

Al analizar los aspectos positivos del automóvil en la vida cotidiana en Cartagena y su modernización, se evidenció como se convirtió en un elemento que reforzó ethos costero iconoclasta y que se agravó con la posición ambivalente y paternalista de las autoridades, que expondremos a continuación.

### **2. Contexto histórico. Cartagena de Indias entre 1900-1930**

A principios del siglo XX la ciudad de Cartagena vivía una grave situación social, política y económica<sup>3</sup>(producto de la ruina y desolación consecuencia de las numerosas guerras

---

<sup>1</sup> Javier Ortiz Cassiani, Poder y Cultura Popular en Cartagena, 1900-1930 ¿Transgresión o negociación? En: El Taller de La Historia. (Colombia: Revista de Facultad de Ciencias Humanas. Universidad de Cartagena, 2001) v.1. 65 – 90. Javier Ortiz Cassiani, Raúl Román Romero, Giobanna Buenahora Molina y Patricias Quiroz Patino, Desorden en la plaza. Modernización y memoria urbana. (Colombia. Ed: Instituto Distrital de Cultura de Cartagena ,2001),117.

<sup>2</sup> Lidia Girola, “La cultura de la transgresión. Anomias y cultura del "como si" en la sociedad mexicana”, Estudios Sociológicos. Distrito Federal, México. Colegio de México, A.C., vol. XXIX, núm. 85. ( Enero-Abril, 2011) :99-129.

<sup>3</sup>Uno de los textos más completo que se ha escrito sobre la historia de Cartagena de Indias en el siglo XX es: Adolfo Meisel y Haroldo Calvo, Cartagena de Indias en el siglo XX (Santa fe de Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, Banco de la República, 2000). Sin embargo, el primer trabajo en recopilar la historia de Cartagena fue: Eduardo Lemaitre, Historia de Cartagena, (Bogotá: Banco de la República, 1983). Pero ha recibido duras críticas por parte de los historiadores profesionales, que critican su rigurosidad, la forma como aborda las fuentes y como sus libros tienen más rasgos literarios que históricos. Lo que la escuela de Anales denomino historia política y de los prohombres. Otra investigación relevante sobre la historia económica del

civiles durante el siglo XIX), estos factores permitieron que el paisaje colonial se transformara muy poco conservando sus estructuras fundamentales, de allí que la mayoría de la población vivía en el centro amurallado. En sus crónicas Daniel Lemaitre describe la situación de Cartagena hacia 1860 de la siguiente forma: " Tal era la ruina de la ciudad, que muchas personas ofrecían que ocuparan gratis sus casas con el fin de que las blanquearan e impidieran que se cayeran"<sup>4</sup>.

Sin embargo, la ciudad inicia un proceso de recuperación en la primera mitad de esta centuria del siglo XX con el dragado y la reactivación de la navegabilidad por el canal del Dique, y la construcción del ferrocarril Cartagena-Calamar, la reactivación de la navegación por el río San Jorge y Sinú y el inicio de la exportación de ganado desde las sabanas de Bolívar<sup>5</sup>.

La acumulación de todos estos elementos permitió que en la ciudad tuviera lugar un proceso de recuperación social, política y económica, descrito en la prensa local del periodo, cuyos discursos constantemente hacían referencia a la ciudad moderna<sup>6</sup>.

Además, tuvo lugar una expansión urbana por fuera del sector amurallado, algunos barrios coloniales como: El Cabrero, el Pie de la Popa, Manga aparecieron a finales del siglo XIX. Posteriormente en el siglo siguiente surgieron el Pie del Cerro, el Espinal, Lo Amador, La Quinta, Pekín, Boquetillo y Pueblo Nuevo<sup>7</sup>. Esta expansión urbana motivó la destrucción de tramos de las murallas, que obstaculizaban la extensión espacial y que empezaba a ser percibida por la elite cartagenera como vector de epidemias<sup>8</sup>.

Así es como a finales de los años 20, la Andian inició el proceso de poblamiento de Bocagrande, que al igual que Manga se convertirán en lugar de residencia de los grupos más poderosos de la ciudad. Del mismo modo, nacieron algunos barrios populares como Amberes, Bruselas, la Esperanza, Ceballos, Crespito, y el Bosque; pero a pesar de la importancia de este proceso, por su carácter poco sistemático y desorganizado motivó a que algunos investigadores como Álvaro Casas Orrego lo denominaran como: "un caos en movimiento"<sup>9</sup>.

Así mismo este proceso modernizador se vio representado en algunas obras públicas realizadas por la elite local, las que transformaron el entorno como el Camellón de los Mártires, el Parque del Centenario, el Acueducto de matute, el nacimiento de las primeras

Caribe colombiano en el siglo XX es Theodor Nichols, Tres puertos de Colombia, estudio comparativo de Santa Marta, Cartagena y Barranquilla (Bogotá: Biblioteca del Banco de la Republica, 1973).

<sup>4</sup> Al respecto véase: Daniel Lemaitre, EL Corralito de piedra (Cartagena: Editorial Casanale, 1956).

<sup>5</sup> Adolfo Mesiel, "Cartagena 1900- 1950. A remolque de la economía nacional". En: Cartagena en el siglo XX. (Cartagena: Adolfo Meisel y Haroldo Calvo Editores, Banco de la República, 2000)

<sup>6</sup> Véase: Autor Anónimo (en adelante A.A.), "sin título (en adelante S.T.), El Mercurio, Cartagena, febrero 26, 1929, 1.

<sup>7</sup> Carmen Cabrales. "Los Barrios Populares en Cartagena de Indias" En: Cartagena de Indias en el siglo XX. (Santa Fe de Bogotá: Adolfo Meisel y Haroldo Calvo Editores, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Banco de la República, 2000)

<sup>8</sup> Álvaro Casas Orrego, "Expansión y Modernidad en Cartagena de India 1885-1930". En: Revista Historia y Cultura. Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena. Vol. 3. (Diciembre de 1994).

<sup>9</sup> Carmen Cabrales, Los Barrios Populares, 186. Adolfo Meisel, Cartagena 1900, 24. Álvaro Casas Orrego, Expansión y Modernidad, 58.

Revista Gestión, Competitividad e Innovación. Enero-Junio 2019. ISSN: 2322-7184.

Politécnico de la Costa Atlántica, Claustro Santa Bernardita, Barranquilla, Colombia

[www.pca.edu.co/investigacion/revistas/index.php/gci/](http://www.pca.edu.co/investigacion/revistas/index.php/gci/)

industrias, la pavimentación entre la zona del Camellón de los Mártires y El parque del Centenario, la estación del tren y el Club Cartagena<sup>10</sup>.

Con estas obras no solo se pretendía modificar el precario estado del paisaje de la ciudad, que luego de casi un siglo de guerras y crisis económicas no era el mejor, todo esto con motivo de la celebración del centenario de la independencia de España (primer intento exitoso), con el objetivo de crear sobre este particular un discurso que le permitiera fortalecer y crear nuevos vínculos de dominación, y que mejor que con la construcción de obras materiales tanto arquitectónicas como urbanísticas en donde se mezclara el pasado y el futuro, la tradición y la modernidad.

Para darle bases más sólidas a este proceso, fue necesaria la creación de una legislación que regulara todas las actividades humanas, es decir, que regulara los funciones conductuales de los nativos de la ciudad, como el Manual de Carreño, en Cartagena la elite creó un modelo propio "El Manual del Buen Tono"<sup>11</sup>, porque contrariamente a lo que comúnmente se ha creído, la modernidad anhelada en estas décadas no representó la "Edad de Oro" de la libertad y la democracia como tal lo vio o percibió la elite local; Éste periodo se caracterizó por el "encorsetamiento" de la conducta humana bajo principios restrictivos y penalizantes<sup>12</sup>.

Esta reactivación económica estuvo vinculada a la exportación del café; Además de este proceso, en la ciudad surgieron las primeras industrias entre las cuales sobresalieron la textil, la química y la farmacéutica<sup>13</sup>, pero la preeminencia de una economía ganadera en la región, la falta de apoyo por parte del gobierno nacional y la falta de un capital que respaldara su actividad económica, conllevaron a que hacia 1930 la mayoría de estas fábricas hubieran desaparecido<sup>14</sup>, de allí que su influencia no fuera tan importante como antiguamente se creyó.

### 3. El automóvil se mezcla con las prácticas cotidianas

La poca o nula transformación arquitectónica y la crisis de la ciudad al inicio del siglo XX contribuyeron a que las prácticas sociales cotidianas se conservaron igual como por ejemplo: el paseo a pie o caballo convertido en una práctica habitual<sup>15</sup>. Paralelo al paseo, la visita a los vecinos era otra práctica heredada de la colonia, de ahí que algunos autores no duden en afirmar que en la colonia las casas siempre tuvieron las puertas abiertas<sup>16</sup>, sobre las visitas un cronista local nos describe esta actividad a comienzos del siglo XX de la siguiente manera:

<sup>10</sup> Véase: Álvaro Casas, Expansión y Modernidad, 58. Eduardo Lemaitre, Historia de Cartagena, 458.

<sup>11</sup> Lino De León, El Manual del Buen Tono, (Barcelona, 1898)

<sup>12</sup> Beatriz González. "Modernización y disciplinamiento. La formación del ciudadano, del espacio público y privado EN: Miserias del siglo XIX, cultura y sociedad en América latina. Miserias del siglo XIX, cultura y sociedad en América latina (Caracas: Monte Ávila Editores, Beatriz González y otros (Compiladores), 1989)

<sup>13</sup> Adolfo Meisel, Cartagena 1900,48.

<sup>14</sup> Adolfo Meisel, Cartagena 1900,50.

<sup>15</sup> José Urueta y Eduardo Gutiérrez de Piñeres, Cartagena y sus cercanías, (Cartagena: editorial departamental, 1912), 492.

<sup>16</sup> Catalina Reyes y Lina González, "la vida doméstica en las ciudades republicanas", En Historia de la vida cotidiana en Colombia, (santa fe de Bogotá: Editorial Normas, eds Beatriz castro, 1996)

Revista Gestión, Competitividad e Innovación. Enero-Junio 2019. ISSN: 2322-7184.

Politécnico de la Costa Atlántica, Claustro Santa Bernardita, Barranquilla, Colombia

[www.pca.edu.co/investigacion/revistas/index.php/gci/](http://www.pca.edu.co/investigacion/revistas/index.php/gci/)

“Los Jóvenes nos reunimos en casa de los vecinos, era de las pocas actividades que realizábamos debido a la situación de la ciudad, jugar a lotería de monicongo era una de las principales diversiones junto a los mayores, quienes preparaban comida y dulces como natilla”<sup>17</sup>

Estas prácticas sociales permitían que los vecinos y familiares estuvieran en constante interacción y por ende que los vínculos de afecto y amistad estuvieran reforzándose continuamente y posibilitaban que fueran del dominio público los asuntos domésticos, esto impedía la existencia de la vida privada o de intimidad. Esta situación comenzará a cambiar con el surgimiento de una burguesía en todo el sentido de la palabra, en especial en los años 20, cuando aparece el concepto de vida privada.

Es decir el advenimiento del siglo XX da inicio a un proceso lento que llevará al cierre de las puertas. El concepto de vida privada solo se logrará consolidar en nuestro país en el siglo XX acompañado del proceso de urbanización, la industrialización y el fortalecimiento de una sociedad burguesa capitalista<sup>18</sup>.

Es decir en una sociedad precapitalista y preindustrial como la de Colombia y Cartagena en donde no existía una clara diferenciación entre lo público y lo privado, los vínculos sociales eran muy fuertes, el proceso de individualización era muy débil y la mentalidad capitalista había influenciado muy poco en los cartageneros, la suma de todos estos factores impedía el surgimiento de la vida privada.

Entre ora práctica cotidiana de los cartageneros, sobre todo la elite, era asistir a la zarzuela y la ópera<sup>19</sup>, pero lo hacían para demostrar su cultura y educación según los paradigmas de la sociedad europea moderna, por lo cual estas personas resistían la presentación de una música que no entendían, que a muchos no le gustaba y por tal motivo le causaba aburrimiento.

Para empeorar la situación los asistentes al teatro tenían que traer sus propias sillas y aguantar el sofocante calor debido a que no existía un aparato que modificara el caluroso clima del teatro; sumado a esto, este ambiente era impregnado por el olor a frito y a comida de los vendedores que se ubicaban a las afueras de éste; el asistir a estos espectáculos públicos se convirtió en algo traumático para muchos cartageneros, pero a los cuales osaban acudir para mostrar el abolengo y de la elite.

Al inicio del siglo pasado con la construcción del parque Centenario, el camellón de los Mártires y otras obras materiales del proceso de modernización, los cartageneros renovaron sus prácticas cotidianas a través de estos espacios en los que se realizaban paseos, tertulias y reuniones al caer la tarde; la élite cartagenera emplea masivamente los automóviles para asistir a los actos sociales de mayor importancia<sup>20</sup>.

Pero por lo novedoso y por el desconocimiento generalizado sobre el automóvil, los nativos veían a los ocupantes de estos vehículos, en especial al conductor, por eso estaban pendientes hasta del más mínimo detalle que realizaban estos individuos. Este hecho les permitió a estas personas con facilidad convertirse en centro de atención en todos los

<sup>17</sup>Daniel Lemaitre, poesía y coralito de piedra, (Bogotá: confinarte, 1984), 321.

<sup>18</sup> Catalina Reyes y Lina González, La vida doméstica, 207.

<sup>19</sup> Daniel Lemaitre, El Corralito de pierda, 206.

<sup>20</sup> Daniel Lemaitre, El Corralito de pierda, 169.

lugares a donde iban; por otro lado era común que el automóvil se averiara en el momento y lugar menos indicado, situación que empeoraba por el desconocimiento generalizado de la mayoría de las personas sobre el funcionamiento de este tipo de vehículos. Esto convertía una falla menor como la batería floja del automóvil, en una falla insuperable para la mayoría de los cartageneros<sup>21</sup>.

Pero conforme avanza el siglo XX el número de automóviles se hizo más numeroso y común, convirtiéndose estos vehículos en un objeto familiar para los cartageneros, quienes lo utilizaban para pasear por la ciudad; en primera instancia como un vehículo de servicio particular propiedad de la elite local y más tarde como un medio de transporte colectivo con las chivas y buses.

Los paseos nocturnos a los barrios de extramuros eran habituales en especial a los barrios más nuevos como por ejemplo el Bosque o Tesca; este último desde su fundación se convirtió en una zona de tolerancia, la prensa local nos recrea sobre los paseos en automóvil: “En esta época la ciudad de Cartagena se ha visto impregnada de una gran cantidad de vehículos muy lujosos que se desplazan a alta velocidad con los visitantes que llegan a conocer nuestra ciudad”<sup>22</sup>

A pesar de que tendrán que pasar varias décadas para que Cartagena se consolidara como destino turístico, se observó un creciente deseo por parte de los cartageneros y los visitantes en general por conocer y pasear por la ciudad y el país, dándole a la ciudad un ambiente de renacimiento con relación a la bucólica ciudad que predominaba al iniciar este siglo. Los paseos por la ciudad y los barrios de extramuros eran motivados por las construcciones realizadas por las autoridades locales, como la pavimentación de la vía para subir al Convento de La Popa.

Este hecho contribuyó a facilitar el ascenso a dicho convento<sup>23</sup>. Esta construcción facilitaba el desplazamiento de los cartageneros hacia el Cerro de la Popa; pero debido a lo costoso de estas obras las autoridades se preocupaban por que esta vía tuviera una larga vida útil, motivo por el cual regularon el desplazamiento y el ascenso a este lugar, con el fin de evitar la destrucción causada sobre todo por la circulación de vehículos pesados, como chivas, buses y demás medios de transporte similares. Razón por la cual la policía local adoptó varias medidas con el fin de evitar excursiones sin permiso al Convento de la Popa y sancionar a los trasgresores de estas normas<sup>24</sup>.

Otra forma de viajar en la ciudad de Cartagena que se volvió cotidiana fue la de transportarse en bus o en chiva, la cual es muy similar a la de hoy, sobre todo con el transporte rural, por lo general los pasajeros tenían que esperar en los paraderos entre 10 minutos o varias horas, el tiempo de espera dependía de que el cupo de este medio de transporte estuviera completo.

---

<sup>21</sup> A.A. Falla menor, El Mercurio, Cartagena de Indias, octubre 2, 1927, 8.

<sup>22</sup> A.A., S.T., El Porvenir, Cartagena de Indias, Febrero 6, 1925, 4.

<sup>23</sup> A.A., S.T., La Patria, Cartagena de Indias, Noviembre 16 de 1923,5. “Los señores Roberto Rodríguez y Adolfo Bermúdez, realizaron en el día de ayer una excursión a la cima del Cerro de la Popa, los ya mencionados demoraron cinco minutos en subir y tres minutos en bajar, esta excursión fue realizada con el fin de evaluar la calidad de las mejoras hechas en esta vía que en el mes de enero estará lista facilitando el arribo de los Cartageneros a la cima del Convento de la Popa en especial en las fiestas de la candelaria que se acerca, en donde es una tradición el ascenso a este lugar”

<sup>24</sup> A.A., S.T., El Porvenir, Cartagena de Indias, Enero 31, 1925, 4.

Después de esto los pasajeros se ubicaban, en un ambiente en donde se mezclaban el olor a carne, pescado, animales y sudor humano; el estado de hacinamiento era lo más usual, *“como sardinas enlatadas unos sobre otros”*, el calor y los olores nauseabundos impregnaban el ambiente; de este modo, muchos de los pasajeros subían a este medio de transporte acompañados de animales domésticos como gallinas, pavos, cerdos entre otros<sup>25</sup>.

Todo esto se mezclaba con el exceso de velocidad con que manejaban las chivas los conductores, convirtiendo el viajar en una tortura tanto para los pasajeros como los para los transeúntes, ya que por lo general este tipo de vehículos estaban implicados en mucho de los accidentes ocurridos en la ciudad de Cartagena<sup>26</sup>.

Por otro lado, durante este periodo se inició la proliferación de viajes hacia lugares ubicados a las afueras de la ciudad como por ejemplo a la Boquilla (aldea de pescadores ubicada en las afueras de la ciudad de Cartagena, más exactamente en la zona nororiental de esta), con motivos turísticos o recreativos ya que por lo despejado y alejado de la ciudad los conductores le daban rienda suelta a la alta velocidad conllevando en muchos casos a graves accidentes automovilísticos<sup>27</sup>.

El deseo de viajar de los conductores y pasajeros solo era igualado por su afán de alcanzar grandes velocidades, que en la mayoría de los casos debido a lo poco avanzado o a lo precario del sistema de frenos y al automóvil en general convertían muchos de estos accidentes en sucesos mortales. Del mismo modo, un destino preferido por los turistas y nativos era el municipio de Turbaco, que a pesar de estar a pocos kilómetros de la ciudad de Cartagena, los malos caminos y la precariedad de los medios de transporte lo habían convertido en un lugar de difícil acceso; por ello, para muchos era una hazaña llegar a este lugar<sup>28</sup>.

Pero con el automóvil se facilitó el intercambio económico y cultural entre este municipio y la ciudad de Cartagena, pues desde la colonia los cartageneros y los esporádicos viajeros disfrutaban el viajar hacia este destino por tener un clima más agradable que el de la ciudad. Además impulsó y motivó el deseo por viajar a otras ciudades aparte, del afán de explorar y conocer, fue causado por las empresas fabricantes de automóviles que en sus campañas publicitarias trataban de mostrar como sus vehículos eran los mejores para adaptarse a la geografía de la ciudad, de la región y de la nación para así lograr volúmenes más altos de ventas<sup>29</sup>.

<sup>25</sup> A.A., S.T., La Patria, Cartagena de Indias octubre 30, 1924, 3.

<sup>26</sup> A.A., S.T., La Época, Cartagena de Indias, Enero 16, 1916, 4.

<sup>27</sup> A.A., S.T., El Mercurio, Cartagena de Indias, Febrero 26, 1929, 1. A. H. C. “En el día de ayer en la Boquilla se volcó el automóvil que lleva por número 428, éste era manejado por Ángel Meza, quien se desplazaba por esta zona a alta velocidad cuando de pronto de la nada salieron varios burros por lo cual el ya mencionado debió evitar chocar con estos animales, debido a la alta velocidad, más de 45 Km/h, que es más de lo permitido por el código de tránsito esto causo el volcamiento de este automóvil y para empeorar las cosas, Meza carece de una patente que le autorice a conducir estos vehículos”

<sup>28</sup> Daniel Lemaitre, El corralito de piedra, 168.

<sup>29</sup> A.A., Viajes a Barranquilla, La Patria, Cartagena de Indias, Diciembre 18, 1928, 1. “En esforzado viaje por los automóviles Dodge realizados por el camino de la vía de la Cordialidad que comunica a las ciudades de Cartagena y Barranquilla, estas jomadas se iniciarán dentro de 10 horas exactamente cuándo se inauguren los primeros viajes. Estas jornadas demostraran que nuestros vehículos se adaptan mejora la Geografía del país, facilitando el fortalecimiento de los vínculos comerciales y culturales de estas dos ciudades hermanas”

Revista Gestión, Competitividad e Innovación. Enero-Junio 2019. ISSN: 2322-7184.

Politécnico de la Costa Atlántica, Claustro Santa Bernardita, Barranquilla, Colombia

[www.pca.edu.co/investigacion/revistas/index.php/gci/](http://www.pca.edu.co/investigacion/revistas/index.php/gci/)

Estos viajes a otras ciudades eran muy difíciles a causa del mal estado de las carreteras y el estado precario de los medios de transporte; pero con el automóvil esto cambiaría ya que gracias a este vehículo el arribo a otras ciudades se convertiría en algo placentero, conllevando a fortalecer los vínculos entre las ciudades y las regiones, pues antes de la revolución del automóvil y las carreteras, por lo general los comerciantes eran de los pocos osados en emprender excursiones de una ciudad a otra por lo tedioso, largo y peligroso de estos viajes.

Las excursiones o paseos con punto de partida de Cartagena a otras ciudades del Caribe colombiano, como Barranquilla y los municipios del departamento de Bolívar, se hizo común en los años 20; durante el viaje, el arribo a cada pueblo se convertía en un acto social muy importante, en donde las palabras del cura, las papayeras y los discursos del alcalde estaban a la orden del día, debido a que estos viajes esporádicos se convirtieron en un elemento de alteración del quehacer cotidiano de los pueblos y poblados, y los viajeros eran vistos como quienes llegan por primera vez a una cima o a una aldea a la cual llega la civilización.

Estas jornadas podrían durar unas horas o, bien, varios días dependiendo del lugar a donde se dirigieran los viajeros. Para poder aprovechar al máximo de la jornada turística, los viajeros debían salir entre las 6:00 AM y las 8:00 AM; aunque esto variaba en función del destino al que se dirigieran, pues, si el sitio de arribo era un lugar cercano a la ciudad como los municipios de Arjona o Turbaco, los viajeros podían darse el lujo de salir unas horas más tarde; en el caso de lugares más apartados, lo más indicado era madrugar, si era como en el caso anterior los excursionistas duraban siete horas solo en el mero viaje, en ir y retornar, esto hacia imprescindible que si las personas querían disfrutar del paisaje, pasear, explorar, era necesario salir bien temprano por lo prolongado del viaje.

En el interior del país, la situación no varió, se volvió una práctica común: ahorrar dinero todo el año para ir de vacaciones a tierras bajas o calientes, en automóvil, en avión o en barco<sup>30</sup>.

En los años 20, el viajar en nuestro país se había convertido en una actividad placentera y grata, motivada en parte por la bonanza económica vivida en este periodo. El deseo por viajar contribuyó al conocimiento de la ciudad, la región, la nación y a fortalecer los vínculos comerciales entre el campo y la ciudad.

Así mismo los habitantes del interior del país volvieron habitual salir de paseo, para la gente del común lo más cotidiano era salir en carros o carretas con los objetos necesarios y emprendían sus excursiones a los lugares de tierra baja más cercano llevando consigo desde la cama, y algunos enceres domésticos, el perro y la muchacha del servicio, no eran ajenos a estas actividades. En el caso de las personas que tenían facilidad económica de salir en barco, en avión o pagar un servicio de transporte privado era lo más habitual.

---

<sup>30</sup> Patricia. Londoño y Santiago Londoño, "la vida diaria en las ciudades colombiana", En: Nueva Historia de Colombia. (Colombia: Planeta Editores, 1989), 340. Tomo IV. "Como novedad, a comienzos se acostumbraba a ir a hoteles ubicados en poblaciones situadas cerca de ríos, quebradas y baños termales. En los años 20 con la década de prosperidad (el peso llegó a estar a la par del dólar) los acomodados viajan al exterior. Joaquín Tamayo recuerda <, el ruidoso abrir y cerrar los baúles> de la clase rica de Bogotá y Barranquilla que los lanzó de carrera hacia a los barcos anclados en puerto Colombia'.

En los años 20 el viajar se convirtió en una práctica social extendida cuando el ferrocarril, el automóvil y el avión revolucionaron el transporte en Colombia, no solo en lo referente a la velocidad o a la rapidez alcanzada por estos medios de transportes, sino también por su comodidad convirtiendo esta práctica en una actividad placentera, ya que desde la colonia hasta las primeras décadas del siglo XX, el viajar era visto como un mal necesario, sobre todo por los comerciantes, que debido a su oficio tenían la necesidad de emprender dicha osadía<sup>31</sup>.

Este testimonio demuestra lo traumático de viajar en nuestro país, ya que lo más seguro era que algunos exploradores tuvieran una experiencia más positiva, pero ya fuera en barco, champanes, piraguas y demás embarcaciones, los osados exploradores debían viajar en condiciones no muy cómodas y jornadas sumamente largas. Además los viajes entre la Costa Caribe Colombiana y algunos países de Sur y Centroamérica eran más cortos que con el interior del país, en donde el calor, la humedad y los mosquitos eran lo más común<sup>32</sup>. Todos estos elementos transformaron el viajar en una práctica larga, aburrida y tediosa, en donde los viajeros podían terminar siendo víctimas de alguna enfermedad tropical causada por la picadura de los mosquitos.

Por otro lado los viajes por tierra no eran más agradables, debido a que las vías y caminos eran los mismos heredados de la colonia, muchos de estos construido en la época precolombina por los indígenas americanos. En invierno mucho de estos caminos se hacían intransitables, en el interior del país la situación empeoraba, los viajeros debían atravesar por trochas empinadas, por precipicios muy profundos, por donde las mulas, burros o caballos no podían transitar<sup>33</sup>.

Existían algunos tramos de trayecto en que los viajeros tenían que dejar en un lado de la vía sus animales para ser cargados por los cargueros, es decir por personas que se dedicaban a llevar sobre sus hombros a todo quien pudiera pagar por su servicio, en su mayoría eran indígenas; todos estos factores convirtieron los viajes terrestres en una travesía peligrosa y larga, por este motivo los viajeros podían encontrar la muerte en cualquier momento.

Pero en los años 20, cuando se inició la construcción de vías férreas<sup>34</sup> y carreteras, se inauguró la primera compañía de aviación comercial y el transporte fluvial esto permitió que el viajar a corta y larga distancia se volviera una actividad amena, extendida y habitual. También el automóvil no solo permitió que el hombre se sintiera dueño del tiempo y la velocidad, pues ahora podía realizar en varios días viajes que antes duraban meses o años, por lo cual las personas empezaron a sentirse dueñas del mundo y a verlo pequeño, en especial los viajeros; sobre este aspecto podemos realizar una analogía con el caso del ferrocarril en Francia, de cómo era percibido por la gente de la época<sup>35</sup>.

---

<sup>31</sup> Efraín Sánchez, "Antiguo modo de viajar en Colombia". En: Beatriz Castro. Historia de la vida cotidiana en Colombia. Beatriz Castro, Eds, (Santa Fe de Bogotá: Beatriz Castro, Eds, Norma Editores, 1996.)

<sup>32</sup> Efraín Sánchez, "Antiguo de viajar Colombia" 1996,323.

<sup>33</sup> Hernán Horna, "Modernización, transporte y espíritu empresarial en Colombia, durante el siglo XIX. El caso del Ingeniero Cisneros". En: Huellas, Barranquilla, UNINORTE, (Abril, 1988.):5.

<sup>34</sup> Carlos Uribe. Cultura y Vida Cotidiana en Colombia. De principios de siglo a los años 60(siglo XX), (Bogotá: Ediciones Alborada, Ediciones nueva América., 1992), 312.

<sup>35</sup> Renato Ortiz. Modernidad y espacio, Benjamín en París. Enciclopedia Latinoamericana de sociocultural y comunicaciones, (Santa Fe de Bogotá: Norma Editores, 2000) ,124.

Es cierto que el ferrocarril, el automóvil o el avión revolucionaron la forma de viajar, en especial en lo referente a la rapidez o la velocidad alcanzada por estos vehículos, sobre todo porque los medios de transporte que lo precedieron no superaban los 30 Km. por hora, aunque sobredimensionado con relación a la velocidad alcanzada por estos vehículos por la gente del común.

#### **4. La trasgresión como elemento de la vida cotidiana vista a través del transporte automotriz.**

Al inicios del siglo XX surgen y se consolidan algunos barrios de extramuros como: el Pie de la Popa, Manga, Cabrero etc., esto hace necesario la búsqueda de un medio de transporte que permita que los cartageneros se desplazaran desde y hasta estos barrios, por lo cual el cabildo de la ciudad realiza un contrato con el señor Rafael Gutiérrez de Piñeres<sup>36</sup> que no logró dar solución a la carencia de transporte de la ciudad. Solo con el tiempo se obtuvo una solución a este problema, con la puesta en circulación del automóvil y la chiva, en especial este último por su carácter de transporte colectivo.

Desde la llegada a la ciudad de primer automóvil, varios años después de haber finalizado la guerra de los Mil Días, este vehículo se convirtió en un elemento que alteró el quehacer cotidiano cartagenero, motivado por lo novedoso de este medio de transporte para los nativos de la ciudad, que en la mayoría de los casos no entendían su funcionamiento y lo asociaban a cuestiones diabólicas, pues no comprendían como este vehículo se desplazaba sin que ningún animal tirase de él.

Incluso cuando arribó a la ciudad el primer automóvil, la gente al escuchar el motor de este medio de transporte lo asoció más al sonido emitido por un arma de fuego, por lo habitual de la guerra y lo extraño del automóvil, la gente veía a este vehículo como un objeto raro en donde se mezclaban sentimientos de miedo y admiración<sup>37</sup>. Así mismo para la elite representó el advenimiento de una época de progreso y desarrollo que ayudó a imprimir en el ambiente una sensación de cambio y optimismo con relación al futuro, en especial después de casi un siglo en el cual la guerra, la muerte y la desolación habían sido una constante.

Sin embargo sería exagerado decir que el automóvil fue el único factor que motivó esta sensación de bienestar, pues como se dijo con anterioridad, al inicio de siglo XX Cartagena comenzó a experimentar ciertos cambios y transformaciones como el crecimiento demográfico, la expansión urbana y la reactivación de la economía de la ciudad bajo la batuta del sector portuario; todos estos factores hicieron parte del proceso de modernización que vivían Colombia y Cartagena, en donde el automóvil contribuyó a imprimirle cierto dinamismo a este proceso, en especial la expansión urbana, pues si no hubiera sido por el automóvil este proceso no hubiera tenido el ritmo que alcanzó.

Los primeros en poseer este medio de transporte fueron los grupos dominantes quienes además intentaban fortalecer el ambiente de cambio que ellos impulsaban, mostrándose como hombres modernos, civilizados y modelos del progreso, por eso asistían a todos los

---

<sup>36</sup> Claudia Abello. Historia del pie de la Popa, el encanto de un barrio Cartagenero. (Medellín: Editorial Lealon, 1999), 112.

<sup>37</sup> Daniel Lemaitre, EL Corralito de piedra, 169.

actos sociales a bordo de sus vehículos, elementos representantes de todos los valores que pretendía difundir la elite local.

Más tarde en las (1910 - 1920) el número de automóviles empezó a aumentar, producto de la industrialización de la fabricación de los automóviles, esto trajo como consecuencia que en Cartagena, se diera un crecimiento acelerado del parque automotriz; este hecho hizo necesario la ampliación de las vías, por las que podían circular fácilmente los coches, pero no un camión, bus o cualquier otro vehículo automotor, cuya circulación podía fácilmente causar trancones u obstaculizar las vías<sup>38</sup>.

Además era necesario reemplazar el empedrado de las calles coloniales por algo más resistente al paso de vehículos pasados, como los materiales de adoquín o asfalto, este era un procedimiento costoso por lo cual durante mucho tiempo solo estuvo reservado por las principales avenidas; sin embargo, estas obras le permitieron a muchos burgomaestres vanagloriarse del estado de desarrollo y modernización que presentaba su ciudad, como lo sucedido en Bogotá en 1911 cuando asfaltan por primera vez la Calle Real, El resultado causa tanta sensación, que el alcalde decide brillarla aplicándole un disolvente; causando que la gente se hundiera hasta los tobillos y perdieran sus zapatos entre el asfalto derretido<sup>39</sup>. Algo que aunque parece anecdótica es una realidad histórica.

En Cartagena pudo haber ocurrido algo similar pero no existe una fuente que lo pruebe o lo niegue, lo cierto que en este periodo (primeras décadas del siglo XX) las calles de ciudad se caracterizaban por su mal estado, esta situación causaba constante averías a los automóviles y convertían algunas de las calles en lugares intransitables. Las cosas se complicaban en invierno cuando debido a las lluvias muchas de estas vías se convertían en verdaderas arenas movedizas, que atrapaban a los automóviles y a los peatones, las personas debían ingeniarse para salir de estas trampas<sup>40</sup>.

Estas quejas serán escuchadas más tarde cuando las autoridades locales pavimenten la vía del camellón de los mártires por ser uno de las principales vías de la ciudad, pero se mantendrá vigente la problemática del mal estado de calles, a pesar de existir un impuesto para la construcción y el mantenimiento de las vías, se mantenía su precario estado; a su vez, un grupo de la elite local acudió a las realización de rifas y espectáculos públicos para la pavimentación de las calles, estos actos aunque ayudaban a construir y preservar muchas de las calles de ciudad dependía de criterio de quienes recogían estos recursos. Por otro lado el exceso de velocidad y la adrenalina que causa esta era una del slogan publicitario más utilizado por las industrias fabricante de automóviles para aumentar el número de unidades vendidas<sup>41</sup>.

Esta empresa además de mencionar la velocidad de sus automóviles, muestra su calidad y su amplio reconocimiento mundial, ya que en este periodo la fábrica Ford era la industria de este ramo que más automóviles que había fabricado y vendido en el planeta. Por lo cual esto era la base de su campaña publicitaria, pero también existían algunas empresas que

<sup>38</sup> A.A., S.T., El Diario de la costa, Cartagena de Indias, febrero, 1916, 3.

<sup>39</sup> Patricia Londoño y Santiago Londoño, la vida diaria”, 327.

<sup>40</sup> A.A., S.T., El Diario de la Costa, Cartagena de Indias, julio 14, 1917,5.

<sup>41</sup> A.A., El mundo Ford, El Mercurio, Cartagena de Indias, enero 13, 1929, 5. “Hace 19 años que construimos el modelo T para las familias con los mejores materiales, hemos vendidos más de 15 millones de unidades de automóviles. Además nuestros vehículos ayudan a cortar el tiempo y la distancia, es el vehículo más refinado del mercado, puede alcanzar una velocidad de 50 a 60 KM por horas, es suave y silencioso”.

Revista Gestión, Competitividad e Innovación. Enero-Junio 2019. ISSN: 2322-7184.

Politécnico de la Costa Atlántica, Claustro Santa Bernardita, Barranquilla, Colombia

[www.pca.edu.co/investigacion/revistas/index.php/gci/](http://www.pca.edu.co/investigacion/revistas/index.php/gci/)

dejaban de lado la calidad o la experiencia para centrarse en la velocidad y resistencia de sus vehículos, logrando así que gran cantidad de personas se sintiera cautivada por subirse en sus automóviles y alcanzar grandes velocidades<sup>42</sup>.

Los problemas relacionados con el exceso de velocidad no eran exclusivos de la ciudad de Cartagena, ya que este periodo varias ciudades del país eran víctimas de este flagelo, sobre esto lo ilustra el escritor Luis Tejada para la ciudad de Medellín a finales de los años 20, quien afirmaba que “Llegará un día... (En que) no se podrá atravesar las calles, porque indefectiblemente se morirá triturado por un vehículo<sup>43</sup>”.

Parecería contradictorio que este mismo escritor, años antes, había celebrado la llegada del automóvil a Medellín pero varias décadas después su visión había cambiado totalmente a causa de la irresponsabilidad de los conductores, quienes se habían convertido en un mal para Colombia y Cartagena, pero los problemas no sólo se remitían al exceso de velocidad con que conducían sus vehículos sino también por el mal uso que le daban, pues el automóvil también se convirtió en un elemento de escándalo por servir como medio de transporte para llevar prostitutas<sup>44</sup>.

El llevar prostitutas en los automóviles era una práctica muy extendida en nuestro país, esta actividad iba en contra de la moral y buenas costumbres que promovían la elite local y nacional, sin embargo sus propios miembros se encargaban de violar las normas básicas de urbanidad y buenas costumbres, aunque la llegada del automóvil fue posterior a la mayoría de estos manuales, motivo por el cual muchas de las reglas y normas existentes sobre los coches se aplicaron para controlar los medios de transportes automotriz hasta que aparecieran los primeros códigos de tránsito.

Otra forma de escándalo relacionada con los automóviles se debía a que los conductores se reunían en las esquinas del centro de ciudad con el objetivo de demostrar cuál de ellos poseía el pito más fuerte o estridente<sup>45</sup>.

En las primeras décadas del siglo XX los cartageneros ya eran víctimas de la contaminación auditiva causada por los automóviles, que según algunos editoriales de la prensa local superaban las mil unidades, aunque se carece de fuentes que nos permitan negar o sustentar esta afirmación, lo que queda en entredicho o como una exageración para movilizar a la opinión pública.

En esta época aunque los automóviles lograron cierto avance, el sistema de frenos todavía era muy deficiente y carecía de precisión, razón por la cual a muchos de los chóferes les era

---

<sup>42</sup>A.A, Studebake, El Mercurio, Cartagena de Indias, Enero 19, 1929, 5. “Nuestros automóviles son reconocidos en el ámbito mundial por participar en varias carreras en el mundo, en donde han logrado obtener 5 record mundial por su velocidad y resistencia, venga hoy por el suyo y compruebe todo lo que le ofrecemos.

<sup>43</sup> Luis Tejada, Gotas de tinta (Bogotá: Colcultura, 1971), 103.

<sup>44</sup>A.A, Oficina de Tráfico, El Mercurio, Cartagena de Indias, septiembre 24 de 1927, 8. Resolución 214 por medio de cual el señor José. M. Bernett es multado a pagar 5 pesos por llevar en su vehículo a unas meretrices y para empeorar las cosas este individuo le presto la cabrilla a una de estas mujeres para que manejara, gracias a Dios no ocurrió ningún percance, estos hechos ocurrieron en el día de ayer en las calles de la ciudad.

<sup>45</sup> A.A., S.T., El Diario de la Costa, Cartagena de Indias, noviembre 7, 1925, 6. “En las calles de la ciudad se ha hecho habitual la bulla producida por los automóviles, que en cualquier momento hacen sonar sus estridentes pitos, y en especial cuando se reúnen en las esquinas de la ciudad para demostrar cual es el más fuerte esto se ha convertido en una molestia para la tranquilidad habitual que tenía la ciudad de Cartagena.

Revista Gestión, Competitividad e Innovación. Enero-Junio 2019. ISSN: 2322-7184.

Politécnico de la Costa Atlántica, Claustro Santa Bernardita, Barranquilla, Colombia

[www.pca.edu.co/investigacion/revistas/index.php/gci/](http://www.pca.edu.co/investigacion/revistas/index.php/gci/)

muy difícil sortear con éxito los obstáculos salidos de la nada, en especial cuando estos vehículos eran manejados a alta velocidad.

Además la misma señalización de tránsito contribuía a que los accidentes fueran un fenómeno constante, pues en la mayoría de los casos se remitía a la colocación de flechas que indicaban el sentido de circulación de los vehículos, por lo cual la alta velocidad, la no utilización de las señales sonoras y la característica del sistema de frenos impedían que fuera posible, en muchos casos, evitar la colisión entre los vehículos<sup>46</sup>.

Pero el hecho que más influyó en el número creciente de accidentes en la ciudad fue la irresponsabilidad con que eran utilizados los automóviles, ya que los conductores no solo manejaban a alta velocidad si no también que hacían caso omiso a la señalización. A esto le sumamos la estrechez de las calles, la poca evolución del sistema de frenos de los automóviles, de la irresponsabilidad las autoridades y la inadaptación de los peatones a todas las implicaciones derivadas de la llegada del automóvil.

Sin embargo, la causa principal del accidente de tránsito era la actitud transgresora de los conductores, quienes se negaban a obedecer cualquier norma de tránsito. La subversión del orden establecido no era un comportamiento nuevo en la ciudad de Cartagena, estas prácticas sociales son de vieja data, en otras palabras la cultura del caribe siempre se ha caracterizado por la trasgresión y el irrespeto al orden establecido, esto es fácil de sustentar por las actitudes y comportamientos que se observan cotidianamente entre los cartageneros y los costeños en general como: burlarse de los estandartes de la nacionalidad colombiana como la bandera o el himno nacional, bañarse en las playas desnudos, la evasión del servicio militar o al pago de impuesto<sup>47</sup>.

Por lo que la elite local criticaba duramente esta clase de comportamientos que consideraban como inculto o bárbaros, sin embargo en esta época todavía no se observa una clara separación entre la cultura popular y la elite. Estas prácticas sociales llevaron a considerar al costeño como flojo, burlón, iconoclasta y que vive en un eterno carnaval<sup>48</sup>, es decir el proceso de modernización económica y su posterior disciplinamiento fracasó, en especial en los sectores populares, quienes ha logrado resistir estas transformaciones, pues la cultura popular costeña no fue modificada por el proceso de modernización, de allí que todos los principios relacionados con la regulación y normatividad de la conducta humana no pudo crear el ideal del hombre de la sociedad capitalista, el "ethos" costeño mantuvo intacto muchos de los elementos de la sociedad precapitalista como por ejemplo el Poco impacto del proceso de individualización y la gran cohesión social<sup>49</sup>.

<sup>46</sup> A.A., S.T., El Diario de la Costa, Cartagena de Indias, abril 1, 1919,8. "En el día de ayer al girar en las calles de carretas el automóvil número 42 se encontró de frente en la calle de tablón con el vehículo 26, esto se debió a que ninguno de los conductores realizo la señal reglamentaria".

<sup>47</sup> Eduardo Posada, El Caribe Colombiano, una Historia regional 1870-1950 (Bogotá: Banco de la República, Ancora Editores, 1998).

<sup>48</sup> Antonio Benítez Rojo, La isla que se repite (Estados Unidos: Ediciones del Norte, 1989).

<sup>49</sup> ), Sergio Paolo Solano de las Aguas, "Trabajo y ocio en el Caribe colombiano 1880-1930". En: Colombia Historia Y Cultura (Cartagena de Indias: Facultad De Ciencias Humanas Universidad De Cartagena, (1996) ,61 – 77, v4. Sergio Paolo Solano De las aguas, "La percepción del tiempo en los orígenes de la clase obrera en el Caribe colombiano". En: Historia Caribe, (Barranquilla, ed.: Fondo Editorial Universidad Del Atlantico1996) ,25 - 34, v2.

Los peatones de la ciudad de Cartagena se mantenían en un estado de zozobra, pues en cualquier momento podrían morir en las llantas de un automóvil o una chiva, pero los transeúntes también eran responsables de muchos de los accidentes ocurridos de la ciudad<sup>50</sup>

Esta situación era de los muchos casos en que los transeúntes causaban grandes accidentes de tránsito, pero por lo general se pensaba que los conductores eran los responsables de estos hechos por su reconocida irresponsabilidad y la alta velocidad frente al volante; aunque la falta de precaución a la hora de cruzar las calles y el comportamiento, a veces suicida, de los transeúntes era otro factor que influía en el gran número de sucesos ocurridos en la ciudad relacionado con el transporte automotor.

Se podría decir que los chóferes eran responsables de muchos de los accidentes de tránsito ocurridos, aunque esto no exoneraba a los imprudentes, despistados e irresponsables transeúntes<sup>51</sup>.

Los sucesos anteriores nos alertan sobre los juegos suicidas realizados por los jóvenes de la ciudad, quienes se divertían lanzándose a las chivas, de igual forma la falta de vigilancia de los padres de familia y de las autoridades, quienes debían evitar las prácticas de estos juegos mortales. Los jóvenes y los niños estaban relacionados con muchos de los accidentes automotriz, ya que se hizo habitual que en las calles de la ciudad murieran muchos de estos víctimas de este medio de transporte; por eso otro factor que influyó en que el automóvil fuera considerado “un vehículo mortal”, fue la falta de control y la vigilancia de los padres sobre los hijos, permitían que los niños y jóvenes se desplazaran por las peligrosas calles de la ciudad, en donde en muchos casos encontraban la muerte.

También era necesario que los adultos le enseñaran a los menores la forma de cruzar las calles y avenidas de la ciudad, pues muchos de los niños desconocían que bajo las llantas de estos vehículos podrían encontrar la muerte como en la siguiente noticia: “Se ha vuelto habitual que en las calles de la ciudad de Cartagena todos los días los automóviles, chivas y demás vehículos automotriz atropellen por lo menos un niño diario. El descuido de los adultos y la falta de vigilancia de las autoridades han hecho de estos sucesos algo habitual<sup>52</sup>”.

Sin embargo los encargados de evitar y controlar los accidentes eran las autoridades que desde 1913 elaboraban las primeras normas del código de tránsito, estas hacían referencia a que los automóviles, chivas y demás vehículos, tenían que estar en buen estado, tanto en lo mecánico como en la parte física de los automóviles; además debían tener patente (licencia)

---

<sup>50</sup>A.A., S.T., El Mercurio, Cartagena de Indias, Febrero 26, 1929,1. “En el día de ayer, mientras el señor Canon Muñoz realizaba su habitual paseo nocturno en el recién construido barrio de lesea cuando un imprudente obrero trato de pasar primero que el automóvil, El conductor sonó el pito para pedir la vía, pero este individuo hizo caso omiso a la advertencia sonora. Trayendo como consecuencia la muerte del obrero bajo las llantas del automóvil, la autopsia demostró que él obrero estaba borracho en el momento de su muerte, por lo cual él Señor Muñoz fue absuelto de la culpabilidad del accidente”.

<sup>51</sup>A.A., S.T., La Unión Comercial, Cartagena de Indias, Abril 27, 1916, 8. "Se ha vuelto costumbre encontrar en la calle real de Manga a un grupo de jóvenes, quienes se reúnen en las tardes para lanzarse sobre las chivas, los conductores deben demostrar su destreza para evitar percances mayores, además estos muchachos se dedican a tirarle palos y piedras a las chivas junto a malas palabras, por eso hacemos esta denuncia para evitar problemas mayores, por eso le recomendamos a las autoridades competentes y a los padres de familia tornar las medidas más convenientes”.

<sup>52</sup>A.A., S.T., La Unión Comercial, Cartagena de Indias, Junio 23, 1916, 8.

de conducción, la cual obtenían luego de un examen en que demostraban sus habilidades ante el volante y ser unas personas de bien y decentes<sup>53</sup>,

las autoridades trataban a toda costa de que los poseedores de las patentes fueran personas educadas, amables y cordiales, como una medida para evitar posibles problemas; Esta es una forma de limitar el número de conductores, ya que la elite local sentía que los sectores populares estaban incapacitados para realizar labores que denotaran responsabilidad por su estilo de vida carnavalesco.

Además no podían permitir que las clases populares condujeran un medio de transporte que en malas manos podían acabar con la vida humana; a pesar de estas restricciones, muchos de estos temores se hicieron realidad. Por otro lado años más tarde, apareció la norma más violada en el código de tránsito de la ciudad de Cartagena, en periodos estudiados aquí, ésta hacía referencia a la reglamentación de la velocidad permitida por la ley a los automóviles, chivas y demás vehículos<sup>54</sup>.

La violación continua de estas normas nos lleva a preguntarnos ¿quiénes se encargaban de vigilar y controlar el tránsito de la ciudad? la respuesta sería muy simple, al aumentar el número de vehículos circulantes en Cartagena, los policías rasos fueron encargados de mantener el orden público y de castigar a los infractores de las normas de tránsito, ya que sólo en 1929 el municipio creó un cuerpo policial especializado en estas labores<sup>55</sup>, pero por sus características los policías comunes no eran el elemento humano más idóneo para esta función, por un lado era muy difícil su reclutamiento en la Costa Caribe Colombiana, ya que para el común de la gente esta labor no era muy llamativa, además muchos policías eran ineptos a la hora de realizar sus funciones, porque no existía un proceso de formación policial previo, para empeorar las cosas el municipio atravesaba por una situación de déficit fiscal, razón por la cual muchos de los policías carecían de elementos básicos del equipo y los pocos que tenían, no estaban en las mejores condiciones.

Sumado a todo esto los policías no podían apartarse de sus cargas culturales, de allí que muchos elementos característicos de las clases populares como la burla, el irrespeto, la irresponsabilidad, y demás rasgos de una cultura transgresora surgían en cualquier momento, además eran reconocidas sus dotes de Don Juan, que los llevaba a apartarse de su lugar de trabajo<sup>56</sup>, estos factores convirtieron a los agentes de policías en un modelo muy alejado del ideal de guardián del orden. También el bajo salario que recibían y lo demorado de los pagos lo convirtieron en un blanco fácil de las “picudas” o sobornos<sup>57</sup>.

A su vez, esto nos lleva a realizar otra pregunta ¿cómo realizaba su labor la policía con relación al transporte de la ciudad? Por lo general los policías se ubicaban en lugares estratégicos como: los principales parques y calles de la ciudad, como por ejemplo el parque centenario, luego libreta en mano, apuntaban la fecha, la hora, la placa del vehículo

<sup>53</sup> A.A., S.T., La Patria. Cartagena de Indias, Enero 11, 1923, 2.

<sup>54</sup> A.A., S.T., La Patria Cartagena de Indias. Junio 27, 1923,8. “Según la Ordenanza número 22 de 1914, artículo n° 54, la velocidad máxima autorizada por los automóviles deber de 30 km / h, en lugares despejados o en campos rasos, en el caso de las calles y plazas de la Cuidad de Cartagena no podían superar los 10 km / h”.

<sup>55</sup> Javier Ortiz, “Modernización y desorden en Cartagena, 1911-1930, amalgama de ritmo”. En: Desorden en la plaza, modernización y memoria urbana en Cartagena. (Cartagena: Leaión, 2001)

<sup>56</sup> Javier Ortiz, Modernización y desorden, 101.

<sup>57</sup> Eduardo Posada, El Caribe colombiano, 374.

y la falta cometida, tiempo después de haber terminado su labor los agentes se dirigían a la oficina de tránsito, a la que el infractor era citado para realizar el respectivo descargo, luego al escuchar los testigos y al policía, el inspector decidía si multar o no al conductor, quien solo en caso de demostrar que no tenía ninguna culpa, salía exonerado del cargo.

Las autoridades de la ciudad, desde la segunda década del siglo XX, se observan un afán por regular y controlar el transporte urbano, pero su posición a veces no era clara, ya que debían evitar los accidentes y proteger a toda costa la vida de los conductores, pasajeros y peatones; esto no ocurría siempre como lo deja mostrar la siguiente denuncia la prensa local<sup>58</sup>.

En términos generales, las autoridades con estas medidas pretendían beneficiar a las empresas de buses encontrar de los pasajeros, ya que estos vehículos llevaban a la gente en los estribos, debido al sobrecupo, y sólo era cuestión de tiempo para que los estribos cedieran bajo la presión de las personas, causando graves accidentes en los que podían morir muchos pasajeros<sup>59</sup>, tiempo después de estas declaraciones ocurrieron algunos accidentes debido a que la gente se caía, porque los estribos se rompían o porque las personas se soltaban.

Si comparamos el valor de las multas con el salario de los obreros entre las primeras décadas del siglo XX (1900- 1930), tendremos que anualmente recibía un pago de \$100 a \$150 pesos anuales, lo que representa un salario mensual de \$8,3 a \$12,5, esto nos lleva asegurar que las multas por infringir las normas de tránsito eran muy altas y que la mayoría de las penas eran muy superior al pago recibido por trabajadores cada mes, ya el ejemplo aquí citado es de los empleados de la construcción, quienes recibían uno de los pagos más altos entre todos trabajadores de nuestro país<sup>60</sup>.

Es así como basándonos en los periódicos locales podemos asegurar que las multas más comunes estuvieron relacionadas con el exceso de velocidad, seguido por la obstaculización de la vía pública, el irrespeto a los pasajeros, peatones y a las autoridades eran lo más habitual, incluso el manejar sin permiso de conducción o el mal estado sanitario de los buses y chivas se convirtió en un problema<sup>61</sup>.

Si bien es cierto que los primeros incidentes vehiculares estuvieron ligados a los automóviles, conforme avanza el siglo XX, las chivas y buses superan a los automóviles en el número de accidentes vinculados con estos. En estos vehículos, la violación a las normas de tránsito eran más peligrosa, pues en el interior de este medio de transporte se encontraban decenas de personas, la causa más común para que los conductores convirtieran las precarias vía de la ciudad en pistas de carrera, es lo que hoy llamamos “la

<sup>58</sup> A.A., S.T., El Diario de la Costa, Cartagena de Indias, mayo 7 de 1920, 8. “Hacia unas ediciones anteriores este periódico viene quejándose de cómo los buses de servicios urbanos, están utilizando los estribos para llevar gente; hacemos estas denuncias para que las autoridades tomen medidas oportunas, para evitar así una calamidad mayor, las autoridades hasta ahora no sean pronunciado.

<sup>59</sup> A.A., S.T., El Diario de la Costa, Cartagena de Indias, abril 25, 1920, 8. Inspección de tráfico. "Debido a las quejas constantes que se vienen realizando porque los buses de la ciudad utilizan los estribos para llevar gente, esta oficina como responsable de todo lo relacionado con el transporte automotriz, autoriza que los buses utilicen sus estribos para llevar gente"

<sup>60</sup> A.A., S.T., El Mercurio, Cartagena de Indias. Octubre 4 de 1928, 5. Salomón Kalmanovitz, Economía y Nación (Bogotá: Siglo XIX Editores, 1988), 284. El salario de un obrero anualmente estaba entre \$100 y \$150.

<sup>61</sup> A.A., S.T., El Mercurio, Cartagena de Indias, Noviembre 20, 1928, 3.

guerra del centavo” o en palabras más castiza tener más pasajeros y por ende ganar más dinero<sup>62</sup>.

La reglamentación sobre el transporte urbano trascendió a lo relacionado con el estado sanitario de la velocidad o el estado mecánico, las autoridades implementaron la ubicación de dos placas una en la parte delantera y la otra en la parte trasera, con unas dimensiones de 7 pulgadas de ancho por 2,2 pulgadas de largo, estas debían contener el número del vehículo<sup>63</sup>, pero por lo general, los conductores encontraron formas de esconder o cambiar estas placas<sup>64</sup>.

Además cada vehículo debía tener una tablilla con el nombre del barrio por donde transitaban, esta venía acompañada por una bandera que hacía referencia al barrio, de la siguiente manera: Amarillo para el barrio Rodríguez Torrices, Azul -Manga, Roja- el Pie de la Popa, Verde- Cabrero.

Además la preocupación de las autoridades no solo hacía referencia a las matriculas del parque automotor, sino también la buena presentación de estos vehículos, la presentación de los conductores y cobradores no se escapaba del radio de acción de la legislación de tránsito<sup>65</sup>, pero en esta situación era cuando surgía el carácter trasgresor, pues estos se negaban a obedecer estas normas de tránsito, ante la imposibilidad por parte del gobierno local de hacer cumplir esta decisión, el alcalde la ciudad terminó otorgándole un plazo más largo, y ni siquiera así el poder local logró disciplinar a los conductores y cobradores<sup>66</sup>.

Cartagena no fue la única en que ocurrió el fenómeno de desobediencia de los chóferes y cobradores a las normas de tránsito, pues hacia finales de los años 20, en Bogotá se puso en vigencia un nuevo Código de Tránsito en el que se pretendía mantener el buen estado físico y sanitario de los automóviles y demás vehículos automotores y disminuir el número de accidentes de tránsito con el disciplinamiento de los conductores, acabando con la irresponsabilidad, las malas maneras y el escándalo que se habían salido de control de las autoridades de la capital del país; este código representó un intento serio por parte de las autoridades por retomar el control del transporte urbano.

Pero los chóferes se negaron a reconocer la legitimidad de este código de tránsito por considerarlo lesivo y violatorio a sus intereses y libertades, por lo cual no dudaron un minuto en realizar una huelga al igual que sus homónimos de Cartagena<sup>67</sup>. Las autoridades de ambas ciudades debieron ceder frente a la presión ejercida por los conductores, este grupo sabía de su importancia en la sociedad, por manejar uno de los sectores clave de la economía local, regional y nacional. Una huelga de estas representaba la parálisis de las

<sup>62</sup>A.A., S.T., El Porvenir, Cartagena de Indias Febrero 3, 1925, 4. “Los conductores de autobuses en su mayoría han convertido en un peligro para los peatones, ya que sean puesto en la tarea detrás de los automóviles o intentar pasarlo para superarlo y llegar primero, para así poder recoger más pasajeros, las autoridades deben tomar carta en el asunto, esto es una de las 103 causas de mucho de accidentes ocurridos en la ciudad de Cartagena”.

<sup>63</sup>A.A., S.T., El Mercurio, Cartagena de Indias Junio 13, 1928,1.

<sup>64</sup>A.A., S.T., La Unión Comercial, Cartagena de Indias Septiembre 14, 1916,8.

<sup>65</sup>A.A., S.T., El Porvenir, Diciembre Cartagena de Indias, Mayo 3, 1924, 4.

<sup>66</sup>A.A., S.T., La Época, Cartagena de Indias, Abril 20, 1921,7.

<sup>67</sup>Julián Vargas, y Fabio Zambrano, “Santa fe de Bogotá, evolución histórica y servicios públicos” (1600-1957) En: Bogotá 450 años, retos y perspectivas. (Bogotá: Foro Nacional por Colombia, Coediciones, Instituto Francés de estudios Andinos, 1988.)

actividades en el ámbito local, razón por la cual los burgomaestres debieron ceder frente a la presión de los transportadores.

La posición de las autoridades era muy ambigua, ya que por un lado querían regular y controlar el transporte urbano, pero siempre y cuando no afectara los intereses de los grupos hegemónicos, esto era imposible ya que en el momento de elaborar este código en teoría debían regir a todas las persona y grupos sociales, aunque en la práctica no. Pues, la gente del común y la prensa local, se quejaban de los permisos de las autoridades, quienes pasaban por alto muchas faltas cometidas por la clase alta, o elite local<sup>68</sup>, a los policías no les convenían castigar a sus superiores, alcaldes, gobernadores o cualquier miembro de la clase hegemónica, para evitar complicaciones, era mejor pasar por alto estas infracciones.

## 5. Consideraciones finales

Al comienzo siglo XX la ciudad de Cartagena experimentaba una crisis social, política y económica producto de las numerosas guerras del siglo XIX y que no había logrado desarrollar una economía relevante; la situación comienza a cambiar con su serie de acontecimientos que se presentaron en la fecha señalada y que contribuyeron a la recuperación económica y demográfica, al tiempo que se inicia un proceso de expansión urbana sin precedentes gracias a que la élite local realizó la construcción de obras urbanísticas y arquitectónicas, que hicieron parte del proceso de modernización.

A su vez, el automóvil llegó en los primeros años del siglo XX, convirtiéndose en un elemento que alteró las prácticas cotidianas, en un primer momento como un objeto raro, exótico que infundía en los cartageneros la mezcla de sentimientos de miedos y curiosidad, más tarde con el escándalo producido por sus bocinas y por el gran número de accidentes en que estuvo comprometido.

En esta época las vías de comunicación de la ciudad eran muy precarias, a pesar de esto la ciudad de Cartagena empieza a expandirse hacia las afueras de las murallas motivadas por el crecimiento demográfico, que a su vez hizo del vehículo el elemento que posibilitaría el desplazamiento de los Cartageneros entre los nuevos barrios de extramuros y el centro amurallado. Además el automóvil aviva el deseo por viajar primero a lugares muy cercanos y contribuyó a fortalecer los vínculos con otras regiones, consolido el mercado interno y el turismo y su democratización en todo el país.

Sin embargo, no todo fue positivo, la irresponsabilidad de los conductores, la ambivalencia de las autoridades y el mal comportamiento de la sociedad en general permitieron que en este país el transporte Público automotriz desarrollara una cultura de irresponsabilidad que todavía hoy pone en peligro la vida de las personas y le brindan un servicio muy precario y que en muchas ocasiones se repiten las escenas aquí señaladas.

## Referencias

### *Publicaciones periódicas*

El Diario de la Costa, Cartagena de Indias, 1916- 1930.

---

<sup>68</sup> A.A., S.T., El Porvenir, Cartagena de Indias, Noviembre 4, 1919,3.  
Revista Gestión, Competitividad e Innovación. Enero-Junio 2019. ISSN: 2322-7184.  
Politécnico de la Costa Atlántica, Claustro Santa Bernardita, Barranquilla, Colombia  
[www.pca.edu.co/investigacion/revistas/index.php/gci/](http://www.pca.edu.co/investigacion/revistas/index.php/gci/)

La Época, Cartagena de Indias, 1911-1922.  
 El Mercurio, Cartagena de Indias, 1927-1930.  
 La patria, Cartagena de Indias, 1922- 1930.  
 El Porvenir, Cartagena de Indias, 1908-1928.  
 La Unión Comercial, Cartagena de Indias, 1915-1916.

***Fuentes Secundarias***

- Abello, Claudia. Historia del pie de la Popa, el encanto de un barrio Cartagenero. Medellín: Editorial Lealon, 1999.
- Aguilera Díaz, María y Meisel Roca, Adolfo. Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias. Cartagena: Banco de la República, 2009.
- Benítez Rojo Antonio, La isla que se repite. Estados Unidos Ediciones del Norte, 1989.
- Cabrales, Carmen. "Los barrios populares en Cartagena de indias" En: Cartagena de indias en el siglo XX, Eds, Adolfo Meisel, Adolfo y Haroldo calvo, Haroldo. Santa fe de Bogotá: editores, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Banco de la República, 2000.
- Casas Orrego, Álvaro. "Expansión y Modernidad en Cartagena de India 1885-1930". En: Revista Historia y Cultura. Cartagena, Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena. Diciembre de 1994, Número 3.
- Cortés, Florentino. Educación colombiana. Colombia: División de Normales Superiores y Educación Primaria, Impr. Nacional, 1959.
- De León, Lino. El Manual del Buen Tono. Barcelona: 1898.
- Girola, Lidia. La cultura de la transgresión. Anomias y cultura del "como si" en la sociedad mexicana Estudios Sociológicos, vol. XXIX, núm. 85, enero-abril, 2011, pp. 99-129. El Colegio de México, A.C. Distrito Federal, México.
- Horna Hernán." Modernización, transporte y espíritu empresarial en Colombia, durante el siglo XIX. El caso del Ingeniero Cisneros". En: Huellas. Barranquilla, Uninorte, abril, 1988.
- Lemaitre Daniel, El coralito de piedra. Bogotá: confinararte, 1984.
- Londoño Patricia y Londoño Santiago. " La vida diaria en las ciudades colombiana", En: Nueva Historia de Colombia. Colombia: Planeta Editores ,1989. Tomo IV.
- Meisel, Adolfo y Calvo, Haroldo. Cartagena de Indias en el siglo XIX. Colombia: Banco de la República, 2002.
- Meisel, Adolfo y Calvo, Haroldo. Cartagena de Indias en el siglo XX. Santa fe de Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, Banco de la República, 2000.
- Meisel, Adolfo y Calvo, Haroldo. ¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX? . Cartagena: Banco de la República, 1999.
- Nichols, Theodor. Tres puertos de Colombia, estudio comparativo de Santa Marta, Cartagena y Barranquilla. Bogotá: Biblioteca del Banco de la Republica, 1973.

- Ortiz, Javier." Modernización y desorden en Cartagena, 1911-1930, amalgama de ritmo". En: Desorden en la plaza, modernización y memoria urbana en Cartagena. Cartagena, Leañon, 2001.
- Ortiz Javier Cassiani. "Poder y Cultura Popular en Cartagena, 1900-1930; Transgresión o negociación?". En: Colombia El Taller de La Historia. ISSN: 1657363 Ed: v.1 fasc. p.65 - 90 ,2001.
- Javier Ortiz Cassiani, Raúl Román Romero, Giobanna Buenahora Molina, Patricia Quiroz Patino, "Modernización y desorden en Cartagena. Amalgama de ritmos. 1911-1921" Desorden en la plaza. Modernización y memoria urbana. En: Colombia. Ed: Instituto Distrital de Cultura de Cartagena, v.1 ,2001.
- Ortiz Renato. Modernidad y espacio, Benjamín en París. En; Enciclopedia Latinoamericana de sociocultural y comunicaciones. Santa Fe de Bogotá: Norma Editores, 2000.
- Posada Eduardo. El Caribe Colombiano, una Historia regional 1870-1950. Bogotá: Banco de la República, Ancora Editores, 1998.
- Reyes Catalina y González Lina. "la vida doméstica en las ciudades republicanas", En Historia de la vida cotidiana en Colombia, eds, Beatriz castro. Santa fe de Bogotá: Editorial Normas, 1996.
- Rossi Aldo. La arquitectura de la ciudad. Barcelona, Editorial Gustavo Gilí s.a, 1987.
- Sánchez Efraín. "Antiguo modo de viajar en Colombia". En: Beatriz Castro. Historia de la vida cotidiana en Colombia. Beatriz CASTRO, Eds. Santa Fe de Bogotá Norma Editores, 1996.
- Solano de las Aguas Sergio Paolo. "Trabajo y ocio en el Caribe colombiano 1880-1930". En: Historia Y Cultura. ed.: Facultad De Ciencias Humanas Universidad De Cartagena, 1996.
- Solano de las Aguas Sergio Paolo. "La percepción del tiempo en los orígenes de la clase obrera en el Caribe colombiano". En: Historia Caribe, Barranquilla, ed.: Fondo Editorial Universidad Del Atlantico(1996) ,25 - 34, v2.
- Solano de las Aguas Sergio Paolo. . "Formación de los trabajadores fabriles en el Caribe Colombiano". En: Taller de la Historia, Cartagena de Indias, Facultad de ciencias Humanas, Universidad de Cartagena. Abril, 2001a, número 1.
- Vargas Julián, y Zambrano Fabio. "Santa fe de Bogotá, evolución histórica y servicios públicos" (1600- 1957) En: Bogotá 450 años, retos y perspectivas. Bogotá: Foro Nacional por Colombia, Coediciones, Instituto Francés de estudios Andinos, 1988.
- Uribe Carlos, Cultura y Vida Cotidiana en Colombia. De principios de siglo a los años 60(siglo XX). Bogotá: Ediciones Alborada, Ediciones nueva América., 1992.
- Urueta, José y Gutiérrez de Piñeres, Eduardo. Cartagena y sus cercanías: guía descriptiva de la capital del Departamento de Bolívar. Cartagena: tipografía de vapor Mogollón, 1912.