

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA
EVALUACIÓN DE TRABAJO DE GRADO

ESTUDIANTE: *REDDY ALBERTO GRISOLLES ZAMBRANO*
LUIS ALFONSO MARIN FLÓREZ

TÍTULO: "TRANSPORTE AUTOMOTOR URBANO COLECTIVO
EN EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN EN
CARTAGENA, 1910-1930".

CALIFICACIÓN

APROBADO

Wilson Márquez
JOSÉ WILSON MARQUEZ ESTRADA

Asesor

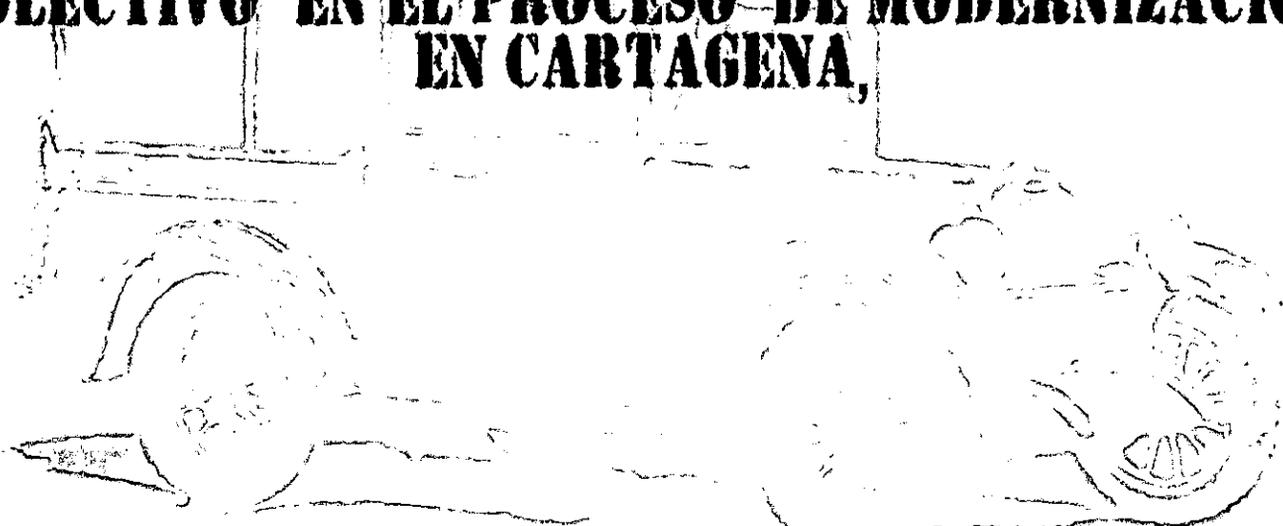
Roycer Flórez Bolívar
ROYCER FLÓREZ BOLÍVAR

Jurado

Cartagena, Diciembre 16 de 2008

TRANSPORTE AUTOMOTOR URBANO

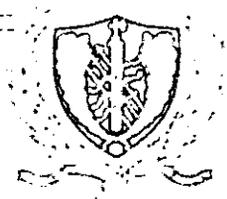
COLECTIVO EN EL PROCESO DE MODERNIZACION EN CARTAGENA,



1910 - 1930

UTOBUSE

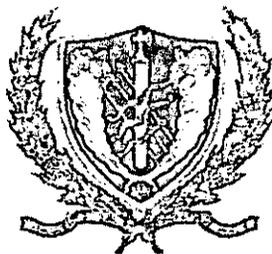
REDDY ALBERTO GRISOLLES ZAMBRANO
LUIS ALFONSO MARIN FLOREZ



- 2008 -

**TRANSPORTE AUTOMOTOR URBANO COLECTIVO EN EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN
EN CARTAGENA 1910 – 1930**

**REDDY ALBERTO GRISOLLES ZAMBRANO
LUIS ALFONSO MARÍN FLÓREZ**



**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
HISTORIA
2008**

T
986.114
E888

4

**TRANSPORTE AUTOMOTOR URBANO COLECTIVO EN EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN
EN CARTAGENA 1910 – 1930**

**REDDY ALBERTO GRISOLLES ZAMBRANO
LUIS ALFONSO MARÍN FLÓREZ**

JOSÉ WILSON MÁRQUEZ ESTRADA
Director



**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
HISTORIA
2008**

Dedicatoria

En primer lugar quiero dedicarles este triunfo a mis padres, pues han sido un apoyo importante en mi vida, y es por ellos que he emprendido este camino.

A mi compañero Luis, porque junto vivimos situaciones que son dignas de recordar, en las buenas y en las malas siempre permanecemos unidos.

Reddy Alberto Griselles Zambrano.

Dedicatoria

A mis padres por su gran apoyo incondicional.

A Zeila mi fiel compañera, quien me acompañó en los momentos difíciles.

A mi compañero Reddy, quien en todos los momentos, contó con su gran apoyo y siempre estuvo presente.

Luis Alfonso Marín Flórez

AGRADECIMIENTOS

A Dios, porque sin él esto no hubiese sido posible, en los momentos amargos y dulces, sabemos que siempre tuvo su mirada puesta en nosotros.

De igual forma agradecemos a nuestro asesor José Wilson, quien tuvo paciencia, para soportar todas las demoras a la hora de presentar informes.

A nuestros compañeros con los cuales vivimos grandes momentos difíciles de olvidar, y que dejaron mella para nuestro futuro como profesionales de la Historia.

A nuestros familiares quienes depositaron su confianza en nosotros.

Y a todos aquellos que de alguna u otra forma contribuyeron para nuestro desarrollo personal y profesional.

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	6
CAPÍTULO I.	
ACERCAMIENTOS TEÓRICOS	10
1. <i>Ciudad y Civilización</i>	10
2. <i>¿Qué es Urbanización?</i>	16
3. <i>Acercamientos a la modernización</i>	18
4. <i>¿Cómo se da la modernización en la ciudad?</i>	24
CAPÍTULO II	
EL ÓMNIBUS EN LA COTIDIANIDAD Y LAS COSTUMBRES DE CARTAGENA.	29
CAPÍTULO III	
CRECIMIENTO HACIA EXTRAMURO	66
1. <i>El Extramuro</i>	67
2. <i>Red vial hacia El Extramuro</i>	71
a) <i>LOS VIEJOS CAMINOS: ANTECEDENTES DE LAS CARRETERAS</i>	72
3. <i>Nacimiento de nuevos barrios Extramuro</i>	74
CONCLUSIÓN	86
BIBLIOGRAFÍA	90
ANEXOS	94

INTRODUCCIÓN

Nuestro trabajo se originó a partir del interrogante de cómo había sido el proceso de la comunicación interna en la ciudad a principio del siglo XX, teniendo en cuenta que la fragmentación del país estaba basada principalmente en las circunstancias adversas en cuanto a la conformación nacional que la conectara a partir de confluencias comunicativas que fueran más allá de la visión fluvial, pues ésto último traía problemas como las crecidas y bajas en los niveles de los ríos produciendo un desgaste económico ahondando la grave crisis económica que atravesaba el país. A raíz de esto surge, de igual manera, la pregunta del por qué Cartagena es desplazada por su similar Barranquilla como puerto comercial sobre el Caribe colombiano, encontrando que es precisamente la política de comunicación fluvial quien desempeña el papel decisivo dentro de la economía nacional con miras a un comercio internacional, papel que es aprovechado por Barranquilla, gracias, entre otras cosas, al capital extranjero asentado en ella.

¿Cómo poder entender las diversas respuestas que se van originando en la ciudad por parte de sus dirigentes y el resto de sus habitantes a la problemática del crecimiento demográfico y el movimiento comercial propios de las ciudades republicanas? ¿Cuáles son las perspectivas que van

surgiendo en cuanto a un poblamiento que vaya más allá de las asfixiantes murallas en una zona cuyos límites naturales marítimos le impiden una expansión territorial? Teniendo en cuenta estos límites, ¿Cómo se puede ir configurando de forma espacial y poblacional la ciudad y cuáles son los elementos que juegan un papel definitorio dentro de un proceso de poblamiento territorial de forma lineal y compacta?¹

El presente trabajo se ha construido a partir de las indagaciones en la prensa local y la bibliografía de ciertos autores que han estudiado el tema. Para el caso de la prensa local hemos revisado los diferentes tomos existentes en el Archivo Histórico de Cartagena de carácter comercial concerniente a nuestra época de estudio (1910 – 1930), pese al estado lamentable en que se encuentran algunos de estos periódicos, hemos podido llevar a cabo la realización de una exhaustiva investigación. Por otro lado, muchos autores han abordado la problemática urbanística de la ciudad, pero muy pocos desde la perspectiva del transporte urbano y su impacto en la configuración de ella; hemos tomado conceptos de diversos escritores, pues nuestra idea es mostrar cómo la modernización, concepto utilizado por la socióloga Carlota Solé, influye en la vida del ciudadano común, al igual que el término de la urbanización en manos de Roberto Pineda Giraldo quien la

¹ Redondo Gómez, Maruja. Cartagena de Indias, Cinco Siglos De Evolución Urbanísticas, Bogotá, Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2004

M

define como esos símbolos acogidos por las personas en procura de asimilar formas culturales, como signo de mezclarse y no quedar por fuera del fenómeno 'civilizador'; asimismo el concepto de ciudad y civilización bajo los argumentos teóricos planteados por Norbert Elías, el cual hace una diferencia entre el hombre del campo y el rural, significando con ello que la modernización es un camino hacia adelante, hacia el desarrollo y por ende la persona tiende a identificarse con el ámbito ciudadano.

Para un mejor desarrollo del trabajo, lo hemos dividido en tres capítulos. Para el primero, se hace una investigación teórica acerca de conceptos como civilización, ciudad, urbanización, modernización, en el cual resaltamos éste último concepto pues veremos cómo puede influir sobre la configuración de la urbe desde lo cultural, comercial y social.

En cuanto al segundo capítulo, veremos cómo a través de la aparición del autobús se van generando unas nuevas pautas de comportamientos, creando así una nueva mentalidad en el diario vivir del cartagenero, es decir una cultura de dependencia, ya que no existe la necesidad de caminar habiendo un sistema que puede acortar las distancias. De igual forma va a existir una organización regularizada del sistema de transporte, pues con la creación de normas y leyes, este pasa a tener un sentido de legalidad dentro de la sociedad urbana.

En el tercer capítulo se tratará del fenómeno de la incidencia del transporte urbano masivo en el jalonamiento urbanístico hacia extramuro, al ir produciendo una red vial hacia estos determinados sitios. La creación de nuevas rutas ligado con el crecimiento demográfico conlleva al desplazamiento de ciertos sitios periféricos. Vemos en este sentido que los viejos caminos son un factor determinante para el trazado de las nuevas vías o carreteras. Igualmente esto genera que el poblamiento pase de ser lineal a ser nuclear.

Del mismo modo el proceso urbanístico va a tener en cuenta un trazado en que las carreteras, parques, iglesias e inspecciones de policías son determinantes en procura de una mejor organización poblacional, sin embargo el hecho relevante es el trazado determinado por las carreteras (esquinas ovaladas, mayor amplitud y casi que un sistemático arreglos de vías) teniendo en cuenta la incursión del parque automotor masivo. De este modo los habitantes abogan porque estos vehículos circunden lo más próximo a sus barrios, produciéndose una reglamentación oficial que integre a los diferentes focos poblacionales. Por otro lado se observa que el papel del transporte no sólo juega un papel desde el punto de vista integrador, sino que, paradójicamente, también es determinante para excluir.



CAPÍTULO I.

ACERCAMIENTOS TEÓRICOS

Desde el principio de los tiempos el hombre ha tenido la necesidad de aglomerarse como una forma de subsistir, esto lo ha llevado a comunicarse y a crear reglas y normas como forma de establecer unos parámetros dentro de la aglomeración ya instaurada. Pero, ¿qué pasa cuando surge la idea de ir cambiando todas esas reglas y normas, debido a los cambios que se dan desde afuera? Es aquí donde el concepto de modernización entra en juego, en el cual no sólo hay un cambio en las estructuras ya establecidas, sino también en la ideología de cada ser de esta aglomeración.

1. Ciudad y Civilización.

En medio de nuestra investigación es necesario darle un análisis al concepto de ciudad², como un espacio en el cual se presenta una convivencia de tipo económico, social, cultural y hasta religioso. Teniendo en cuenta estos aspectos, vemos que el concepto va mucho más allá de ser una estructura física en medio de una porción territorial, convirtiéndola así en una "sociedad compleja"³. Claro está que, según los estudiosos del tema, la ciudad es

² La palabra proviene del vocablo latino *civitas*, que se refería a una comunidad autogobernada. "Ciudad." Microsoft® Student 2008 [DVD]. Microsoft Corporation, 2007. Pág. 5

³ Maunier, René. *Introducción a la Sociología* / traducción: Julio Vega, Santiago de Chile, Editorial Luz, 1993. Pág 15.

controlada y dinamizada más que todo por el aspecto económico y comercial contenido en las formas de trabajo, las cuales no están ligadas a actividades agrícolas⁴, pues, para el caso de Cartagena, sería la industria la que jalona este fenómeno y a su vez ésta genera un desarrollo en los aspectos sociales y culturales.

Partiendo de la complejidad de la ciudad, esta se enfrenta a una transformación de sus espacios, que a la vez va generando cambios en la mentalidad de cada uno de sus habitantes. Esta transformación va creando una cultura individualizada y despersonalizada de cada ciudadano, caso contrario pasa con el mundo rural (sobre lo cual no entraremos en comparación entre ellos dos), pues a medida que crece la ciudad surgen nuevos barrios y por ende las distancias se van haciendo cada vez más grandes, con esto toda relación personalizada va destruyéndose surgiendo un mundo más colectivo. Debido a todos estos cambios ocurridos en la ciudad, el habitante se ve civilizado y a estar la mayor parte de su tiempo dentro de su entorno aglomerado⁵.

⁴ Beauju, Garnier, J. y Chabot, G.: *Tratados de Geografía Urbana*, París, A, Colin, 1963. Trad. Barcelona, Vincens Vives, 1970, pág. 20

⁵ Brunhes, Jean. Y Deffontaines, Pierre. "*Geografía Humana*". Ed. Abreviado por Mme. Jean Brunhes Dalamar y Pierre Deffontaines. Trad. Joaquín Comas Ros, 3ed Barcelona. Editorial Juventud, 1969. Pág. 126.

Se considera el tamaño: se dice que tal aglomeración cae por fuera de la ruralidad desde que el número de sus habitantes sobrepasa un cierto umbral; pero ¿dónde situar precisamente este punto crítico? Se considera la actividad: urbanas son las localidades donde el comercio y la fabricación predominan sobre el trabajo de la tierra. El primer criterio, para alcanzar el estatus de ciudad, responde a las estructuras del Estado Moderno: la larga práctica de funcionarios encargados de organizar a los sujetos, los electores, los reclutas, los contribuyentes⁶. Esta idea que nos brinda Georges Duby es muy significativa, pues deja bien claro esa diferencia entre lo rural y lo urbano a través de las actividades económicas y comerciales que se ejercen en lo segundo y sobretodo el peso político que le recae, y es a este último aspecto al que Duby le da más importancia en su definición de lo que es ciudad.

Para Borsdorf⁷ su concepto de ciudad va mucho más allá de lo que es un punto donde convergen lo político, lo económico y lo social. Este autor lo ve desde un rasgo mucho más profundo que se deja ver y es el cultural, el cual lo eleva a la categoría de "espiritualidad" y "traducida en las industrias culturales que constituyen el orden de las experiencias urbanas."

⁶ Duby, Georges. **En Francia, Francia urbana**. Revista de Sociología, UNAULA No. 21, Medellín: Julio 1998. Pág. 26.

⁷ BORSODORF, Axel. "Contexto Cultural de la Morfología Urbana". Revista Universitas, No. 4, volumen XXVII, Junio de 1990. Pág. 15

La ciudad es un complejo físico-espacial que sirve de soporte a una agrupación humana considerable, como su 'hábitat' propio, no sólo para el mero transcurrir biológico sino, y principalmente, para la vida de relaciones de tipo social, lo cual significa que es por excelencia la más clara expresión de la civilización⁸, bajo esta idea queda claro que la civilización va unida a la ciudad, pues crea un orden diferente al que se ve en el campo, al igual que engendra una nueva cultura: la del hombre civilizado. Hombre que cambia su visión con respecto al campo, que se deja controlar por los poderes políticos, económicos, sociales y culturales existentes en la ciudad, este concepto de civilización lo pasaremos a estudiar a continuación.

Desde el punto de vista geográfico J. M. Casas Torres dice que "La ciudad, grande o chica, se abastece desde fuera, no se basta para su aprovisionamiento, y existe en función de una región más amplia a la que organiza, a la que sirve, para la que es el nexo con el resto del mundo", al igual que Ronald Abler, John S. Adams y Peter Gould, geógrafos anglosajones, quienes la definen como "Una organización espacial de personas y actividades especializadas diseñadas para maximizar los intercambios; a nivel local, la ciudad es el mejor medio de interrelacionar actividades sociales y económicas para máximo beneficio de todas ellas; a

⁸ BOTERO GÓMEZ, Fabio. "Historia del Transporte Público en Medellín". Editorial Secretaría de Educación y Cultura de Medellín. Medellín: 1998. P 11.

nivel regional, aparecen sistemas de ciudades para organizar intercambios entre lugares distantes y para facilitar a las áreas circundantes de carácter no urbano los bienes y servicios que necesitan⁹, es decir que una ciudad es algo más que un punto de movimientos internos, que también se ve como sitio de referencia dentro de un territorio, provincia, región o, para el caso colombiano, un departamento.

También es necesario que estudiemos el concepto de civilización tomado por el sociólogo Norbert Elías¹⁰ que se puede enmarcar como una diferencia entre el mundo rural y el urbano, vista la primera como atrasada y pegada a viejas costumbres; como concepto etnocéntrico que expresa una clara autoconciencia de lo que es el individuo en medio de la sociedad, es decir que adquiere unas nuevas pautas de comportamientos de las cuales el individuo se deja regir por medio de unas circunstancias sociales que están dominando esos momentos¹¹. Además, siempre se ha concebido la

⁹ "Ciudad." Microsoft® Student 2008 [DVD]. Microsoft Corporation, 2007.

¹⁰ Elías, Norbert. **El proceso de la civilización**. Investigaciones sociogénéticas y psicogénéticas. Fondo de Cultura, 1987, Ciudad de México. En este libro el autor hace análisis detallado y riguroso de la sociedad occidental y estudia la evolución de los códigos de conducta social y su contribución a la formación de Estados estructurados en los que el uso legítimo de la violencia está constantemente centralizado. Elías consideraba que este control de la violencia llevaba a niveles crecientes de autocontrol. En su obra sostiene la teoría de que la naturaleza de la organización del Estado determina el cambio social y psicológico y también que las condiciones revolucionarias sólo pueden prevalecer cuando un Estado no es capaz de mantener de forma adecuada el orden y el cumplimiento de la ley. Resumen sacado de **Microsoft® Encarta® 2008. © 1993-2007 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.**

¹¹ *Ibid.* Pág. 90.

civilización con la idea de una representación de algo bueno, que brinda calidad y, sobre todo, un bien común.

El concepto de civilización está inmerso dentro de un término de pujanza, pues siempre está mirando hacia adelante buscando lo mejor. Desde la perspectiva que el profesor Elías le da -un sinónimo de desarrollo¹²- asociado este con su aparición en 1774, presentándose en Europa como un movimiento de carácter reformista cargado de una gran crítica social: la sociedad europea del siglo XVIII, se encontraba en camino a la "civilisation"¹³, acuñado a una oposición de la expresión cortesano - aristocrático predominante en las clases altas de la sociedad europea. Este surgimiento de la civilización viene liderado por una clase media que tiene como único fin el de establecer nuevos parámetros dentro de la sociedad, buscando así esta civilización una ubicación entre la barbarie y decadencia existente en Europa, implantando una nueva mentalidad dentro de la sociedad .

¹² Ibid. Pág. 92.

¹³ Ibid. Concepto dado por el mismo autor como una forma de tener aproximación al término propiamente dicho. Pág. 92.

2. ¿Qué es urbanización?

Ahora pasaremos a analizar el concepto de urbanización el cual es visto como una forma de abrir y salir de los espacios ya cerrados y cargados que vive la ciudad, pues como es bien sabido Cartagena no fue ajena al crecimiento urbanístico que vivía el país, y es en esos años –finales del siglo XIX y comienzos del XX- en que empieza a aparecer nuevos polos de urbanización en la ciudad como es caso de los barrios de Manga, Pie de la Popa, El Cabrero, El Espinal, entre otros. Entendiendo la urbanización como “un proceso por el cual pasan las personas no urbanas para adquirir las características, el estilo de vida, los símbolos, las formas de organización y los artefactos culturales de la ciudad y compartir los significados, las escalas de valores y perspectivas que se consideran característicamente urbana”¹⁴. Con esto se sobreentiende como un proceso que es vivido por gente venida del mundo rural, pero para el caso de Cartagena pasa lo contrario, ya que son los mismos ciudadanos quienes ya están cansados de la saturación física que vivía la ciudad para los años de nuestro estudio como producto del crecimiento demográfico operado en ella.

En el proceso de urbanización hay un poder que es ejercido por la ciudad para cada uno de sus habitantes así como para los foráneos, que,

¹⁴ Pineda Giraldo, Roberto, “*Los Grandes Temas de la Antropología Urbana*”. En: **Maguare**, Vol.8. N° 9 1993. Pág. 37.

independientemente de lo económico, se mezcla con lo cultural y lo social, haciendo que su ocupante no quiera desprenderse de ella, pues el ciudadano se adapta tanto a ella que no concibe una vida lejos de los parámetros dictados por la ciudad. Con la urbanización se crean esos espacios de esparcimiento (Plazas, parques, teatros, etc.) que no se puede encontrar en ningún lugar a su alrededor, absorbiendo y transformando la mentalidad del ciudadano. Damos a entender con esto que el sólo hecho de urbanizar dentro de la misma ciudad, como forma de expandir el territorio, está marcado por un fuerte proceso de carácter psicológico; pues ese sitio al cual se le debe poco y mucho a la vez, en el que se encuentra casi todo, donde no hay que pasar "necesidades", en donde el sujeto se sentiría mal si algún día decidiese salir de ese ambiente, pues es un mundo al cual ya ha hecho parte de sí mismo.

La urbanización va estableciendo una brecha cada vez amplia entre "lo moderno de lo contemporáneo, creando una evidente continuidad de elementos primarios en la construcción de la ciudad"¹⁵, pues con la edificación de nuevas obras la ciudad empieza a mostrar un nuevo rostro. La transformación arquitectónica que sufre la ciudad deja ver que en verdad existe un cambio de mentalidad, invadidos por una idea de progreso que

¹⁵ Casa Orrego, Álvaro, "Expansión y Modernidad en Cartagena de Indias 1885 - 1930". En: **Historia y Cultura**. Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena, Diciembre 1994, Editorial Lealon, N° 3.



genere bienestar, para lo cual las murallas –símbolo de gallardía en el pasado- son vistas ahora como imposibilitadoras del progreso al cercar la expansión futurista de Cartagena.

3. Acercamientos a la modernización

Pero para el caso de Cartagena está clara la necesidad de salir de ese espacio amurallado “para ingresar en el tren del desarrollo y de la modernización de la vida de la ciudad”¹⁶. Pues hay una preferencia de los ciudadanos en buscar zonas más libres, para concebir así sus lugares de residencia, dejando de hecho el sector amurallado como funcionamiento de las sedes administrativas públicas. El concepto principal a estudiar aquí es el de modernización, el cual está referido a un cambio cuyo objetivo principal es llegar a un fin último: la modernidad en sí¹⁷ que, si lo vemos desde otra perspectiva, esta modernización va a estar ligada a las fuerzas productivas; es decir, que “alude a un creciente control y desarrollo de las condiciones materiales de una sociedad, el cual lleva una mayor división social del trabajo y a un alto grado de desarrollo tecnológico”¹⁸, en otras palabras, está ligado al mundo capitalista generado a partir de la Revolución Industrial. Todo esto está enmarcado dentro de un sistema llamado capitalismo el cual tiene como

¹⁶ Óp. Cit. Pág. 64

¹⁷ Solé, Carlota. **Modernidad y Modernización**. Prefacio de A.D Smith. Barcelona. Anthopos, 1998, 305 P.

¹⁸ Corredor, Consuelo. **Modernismo sin modernidad**. *Modelos de desarrollo en Colombia*. El Cinep (Centro de investigación y educación popular), Bogotá, 1990.

objetivo final la acumulación de capital, reflejado a través de la diversificación del aparato productivo.

Pero también se entiende este concepto como el "progreso"¹⁹, para eso Solé dice "que los teóricos de la Modernidad lo llaman "Modernización" que no es más que un "paraguas ideológico", sustituto contemporáneo de la idea de progreso, como un proceso oblicuo (**sesgado**) (las negrillas son nuestras), pero a la vez específico, de cambio social que afecta, en diversos grados, a todas las sociedades del mundo"²⁰

Pero este concepto no sólo se puede referir a unas connotaciones de tipo económico, sino también a unas transformaciones que abarcan lo social, lo político y lo cultural²¹, pues si bien hay un desprendimiento de los tradicionalismos políticos, también se presenta una emancipación en cuanto a la mentalidad religiosa que viene desde la época colonial- caso ocurrido

¹⁹ concepto que agrupa al conjunto de teorías y doctrinas partidarias de la innovación y del desarrollo en todos los órdenes de la vida pero, de modo especial, en el social y en el político. Se define, en parte, por oposición a actitudes y posiciones contrarias. Así, en el plano político, frente al conservadurismo y a la reacción. Toda la vida política de Europa y América durante los siglos XIX y XX ha estado marcada por esta oposición. Muchas corrientes nacionalistas y populistas americanas han incorporado el progresismo como seña de identidad ideológica. En el plano religioso se opone a los principios de integrismo y de fundamentalismo, y se ve asociado con frecuencia al de laicidad.

Pero donde el concepto adquiere un contenido originario y pleno es en el plano social. Como tal, y en forma de movimiento, surgió a principios del siglo XX en Estados Unidos, como respuesta a las consecuencias que el fuerte proceso de industrialización tuvo sobre emigrantes, mujeres y niños. En su componente social, el progresismo apoya todas aquellas medidas legislativas tendentes a salvaguardar los derechos de los trabajadores, reforzar los procesos de participación directa de los ciudadanos en la vida política y romper monopolios y *trusts*

²⁰ Solé Carlota. "Modernización: Un análisis sociológico". Editorial Península. Barcelona, 1976. Pág. 216.

²¹ Óp. Cit. Pág.14

aquí en América- pues lo que se pretende es afirmar una autonomía de los individuos teniendo como preponderancia organizar, primeramente, su convivencia²².

Independientemente de los alcances y límites que la modernización pueda tener en nuestra sociedad, debemos anotar que este es un proceso, como lo cita Consuelo Corredor, en el cual "algo cambia, pero también nos cambia"²³, pues busca romper unos ordenamientos y valores ya establecidos; sin embargo, esto no quiere decir que se forme un nuevo cambio, al contrario, impone un nuevo pensamiento "dentro de una dinámica excluyente que encuentra sus límites en su propio interior"²⁴. No sólo hay una modificación en la división del trabajo, sino también obliga a la sociedad a organizar sus leyes, desarrollando así, además de las industrias, las ideas, las culturas (por su carácter heterogéneo), los lenguajes y las imágenes, convirtiéndolo en un proceso integrador. Con esto queda demostrado que la modernización es un proceso que abarca un cúmulo de órdenes y de ideas que no sólo está regida por el ambiente económico que se esté viviendo.

²² Ibid. Pág.14

²³ Ibid. Pág.65

²⁴ Ibid. Pág.65

Por otro lado la socióloga Carlota Solé define la modernización, como una novedad que es aplicable a la ciencia y a la tecnología²⁵, es decir que hay un surgimiento de un grupo social dedicado más a lo secular que a lo religioso; esto no quiere decir que esta sociedad, con este nuevo grupo, se vaya ver enfrentada a una lucha de clases. Como aplicación de esta tentativa de concepto a nuestro tema de estudio, va inserto en el crecimiento de nuestra ciudad a través de la industria, quien empieza a convertirse en el gran detonador para el poblamiento de esas nuevas áreas como lugares de residencia, es decir que este nuevo grupo tiene una concepción más amplia de lo que es poner al servicio de la comunidad la ciencia y la tecnología, pero sin dejar a un lado que estaban inducidos por la idea del capitalismo. Esto repercute dentro de la ciudad por medio de la masificación de todos esos nuevos adelantos tecnológicos que, de igual forma, va a brindar una gran ayuda en medio de las necesidades por la que la urbe está pasando.

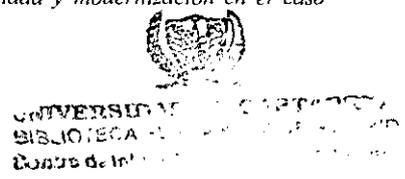
Para el caso colombiano, la modernización se convirtió en un proceso de carácter exógeno, caso diferente que ocurrió en Europa el cual tiene un tinte de tipo endógeno. Desde sus primeros años el territorio colombiano estuvo marcado por esa influencia española persistente hoy en día, transformando todo sistema establecido por los pueblos ya existentes, por medio de sus formas de gobernabilidad, creencias, costumbres, ritos y hasta su

²⁵ Solé Carlota. *Ibíd.* Pág 65.

configuración espacial. Desde el aspecto político las sociedades latinoamericanas, al igual que la colombiana, comienzan a tener conciencia sobre la idea de una sociedad gobernada por la misma élite criolla, pero esto se da gracias a los cambios que se estaban viviendo en Europa para los siglos XVIII, especialmente con la Revolución Francesa. Con base a lo expuesto, en Colombia se empieza a ver la legislación escrita, separación de poderes, elección de los primeros funcionarios públicos por medio del voto y la creación del derecho civil²⁶; todo esto con el fin de promover una autonomía y dar orden a una sociedad que se encontraba desorientada después del periodo de independencia. Hay un desprendimiento de lo religioso, por parte de las élites políticas dominantes de la época, pues con la secularización de la sociedad hay más interés hacia la ciencia como una forma de desarrollo.

En cuanto a lo económico, el país es insertado en el mercado mundial, pero aun así este proceso se vive de manera tardía, haciendo a su vez que el capitalismo que se diera en Colombia fuera de forma muy débil. Aunque esto haya sido un problema para el avance del país, tampoco significó un estancamiento, pues vemos que ya entrando el siglo XX en ciudades como Cartagena, Santa Marta y Barranquilla se dio un desarrollo económico, a

²⁶ Melo, Jorge Orlando. Algunas consideraciones globales sobre "La modernidad y modernización en el caso colombiano". En: www.lablaa.org/blavirtual/revistas/analisispolitico/ap10apdf.



través de la industrialización y el comercio producido por este desarrollo. Cabe agregar que estas ciudades gozaban de una condición geográfica: estar ubicadas a orillas del Mar Caribe operando como puertos, y que a su vez sirvieron como puente para la entrada a un proceso de modernización en el país. También están sometidas a un cambio en su mentalidad, pues es importante anotar que en un puerto no sólo hay un intercambio de productos, sino también de ideas, es aquí donde lo cultural²⁷ y hasta lo social empiezan a ser transformados por todos estos pensamientos provenientes de afuera, al igual con las migraciones a las que quedan expuestas estas ciudades. Esto se refleja con la implantación de nuevas industrias y empresas, tal es el caso en Cartagena con la "Andian Corporation", la "Cartagena terminal Com. Ltda.", entre otras empresas, y la construcción de un sistema de ferrocarriles, como el ferrocarril Cartagena - Calamar, el sistema de acueducto y alcantarillado y la electricidad, quienes al final del siglo XIX y principio del XX se establecieron en la ciudad por medio de la creación de fábricas de textiles y de jabones, aprovechadas por los comerciantes y empresarios; al igual que personalidades importantes como los Parrish²⁸, así como también los italianos Juan Bautista Mainero y Trucco y Alfredo Buanpensiere²⁹.

²⁷ Op.cit. pág 2.

²⁸ Nichols. Theodore E. **Tres puertos en Colombia**. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla. Biblioteca Banco Popular. Bogotá 1973.

²⁹ Casa Orrego, Álvaro, "*Expansión y Modernidad en Cartagena de Indias 1885 - 1930*". Op. Cit. Pág. 51. El primero "adquirió en compra más de cien de las mejores casas de la ciudad amurallada, un teatro e intentó quedarse con antiguos edificios religiosos", además el intento de vender "las dos capillas que poseía, de los extinguidos

Si bien entendemos que desde el descubrimiento de América el contacto entre los indios americanos y los blancos europeos, y más tarde el negro africano, creó una mezcla que está por encima del aspecto físico; conllevando a una mixtura de ritos, costumbres y creencias haciendo que nuestro continente se haya convertido en la zona más diversificada que existe hoy en día en nuestro planeta, concibiendo así que la modernización cultural que se dio en nuestro continente, con este contacto también se origina el surgimiento de una nueva clase social.

4. ¿Cómo se da la modernización en la ciudad?

Este punto cobra vital importancia, pues de todas estas definiciones dadas por conocedores plasmadas en el papel, es necesario ver cómo se puede palpar esta modernidad en medio de un espacio físico específico como nuestra ciudad. Sabiendo que la ciudad de Cartagena tiene hoy en día una mezcla “perfecta” entre lo contemporáneo y lo histórico se ha de pensar que el tránsito de lo antiguo a lo moderno fue de una forma lenta y complicada. El objetivo principal de nuestro trabajo es mostrar cómo estuvo impulsado ese proceso de modernización, jalonado por las industrias, creando en la ciudad un ambiente de transformación de los espacios y de las costumbres del cartagenero de principios del siglo XX. Cartagena, con respecto a otras

conventos de Las Mercedes y San Agustín”. En cuanto al segundo italiano en año de 1893 el Concejo Municipal le concedió el derecho de “construir a orillas del mar dos edificios para baños públicos”.

ciudades del Caribe colombiano y del país en general, ha sido la que menos cambios ha sufrido en su estructura física pues como dice Nichols "tiene aún hoy sus murallas y fortalezas que dominan las pequeñas callejuelas de la parte central de la ciudad y que datan de los siglos diez y ocho y en algunos casos del siglo diez y seis"³⁰, esto le ha conllevado a extender su área de poblamiento hacia el sur- dada su naturaleza geográfica de limitación marítima hacia el norte- convirtiendo esos lugares zonas extramuros. ¿Qué puede originar esta expansión de la ciudad?, primeramente la creación de nuevos barrios en la ciudad, como son el caso de Manga, Pie de la Popa, el Espinal, Rodríguez Torices, Bocagrande, entre otros, así también esa necesidad de transportarse de un barrio hacia el otro, porque aunque la ciudad para los años de 1910 – 1930 se vea pequeña ya necesitaba algo que facilitara la comunicación de esas dos zonas un poco distantes.

El proceso de modernización de Cartagena se puede decir que empieza desde la construcción del ferrocarril Cartagena – Calamar, fundado a finales del siglo XIX (1894), y que constituyó un foco importante para la aglomeración de personas con el fin de ejercer en ese lugar ciertas actividades comerciales. Otro punto de comercio y que no sólo transformó el ambiente físico de la ciudad, sino también la mentalidad del cartagenero, fue la construcción del mercado público en el año de 1904, pues su construcción

³⁰ Nichols. Theodore E. Op. Cit. Pág. 271.

buscaba suplir “las necesidades generadas por el aumento de la población y con el fin de reglamentar y vigilar las ventas de víveres que entonces se hacía diseminadamente en los portales”³¹ que eran atendidos por los campesinos, quienes traían sus enseres alimenticios desde el campo, este mercado transformó todo el espacio que había a su alrededor pues sus calles cercanas, como la del Arenal, se convierten en unas calles con una actividad comercial muy fuerte; además “los antiguos almacenes de pólvora se transforman en depósitos de víveres y abarrotes. La avenida del Pedregal dio albergue a los aserríos y herrerías; las calles de la Media Luna y Larga, con la influencia del sirio libanés (importancia marcada en las inmigraciones en el comercio de la ciudad), se convirtieron en sitios de comercio detallista, y la Avenida Urdaneta Arbeláez (hoy Daniel Lemaitre), con el trazo del ferrocarril Cartagena- Calamar y el relleno de la Matuna abrieron la posibilidad de desarrollo del comercio de manufacturas locales”³².

Construcciones como la del teatro y el Parque Centenario también vino a darle ese toque modernista a la ciudad, pues con eso ya se crean lugares de esparcimiento y recreación al cartagenero de la época. El primer teatro existente en la ciudad era muy pequeño y estaba siendo descuidado por la administración del momento, y aunque este fue remodelado, aún así hubo

³¹ Casa Orrego, Álvaro. Op. Cit. págs. 58 – 59.

³² Paniagua, Rosa y Raúl. Getsemaní Historia, Patrimonio Bienestar social en Cartagena. Coreducuar, 1993, Págs. 67 -68.

necesidad de hacer uno nuevo que tuviera más capacidad que el primero, aunque al principio hubo muchos inconvenientes para elegir el lugar, sólo hasta 1906 se elige el claustro y templo de La Merced poniéndose en funcionamiento en 1911, no estando terminada la obra, la presentación de algunos espectáculos con motivo del centenario de la independencia de Cartagena se dieron en él. El Parque Centenario es otra pieza clave de la modernización y la transformación de los espacios ciudadanos, pues aquí se definiría ya el centro urbano de Cartagena, y que tuvo su gran inauguración para 1911, con motivo del centenario de independencia de la ciudad, este lugar vendría a ser un espacio de distracción del cartagenero común, luego de una larga jornada de trabajo semanal.

Así como estas obras fueron vitales para la modernización de Cartagena, también podemos rescatar la construcción del Club Cartagena en 1920 y la pavimentación de las calles alrededor del Paseo de los Mártires, y sobre todo, la gran influencia que tuvo Rafael Núñez, pues siendo este presidente de la república siempre tuvo una clara idea de que el progreso europeo también se podía implantar en Colombia, especialmente en Cartagena.

A manera de conclusión, podemos decir que la ciudad a parte de ser un conglomerado de personas con ideas y personalidades distintas, siempre va a estar influenciada por las normas que éste imponga, además, vivir dentro

de la ciudad crea la civilización, pues se tiende a mirar hacia adelante en la búsqueda de un bienestar (servicios públicos, estamentos educativos, etc.). Por otro lado, la industrialización y el comercio generan una explosión de la población, en donde la ciudad se ve en la necesidad de crear nuevos códigos de conductas que van así transformando la mentalidad, a través de sus ritos y costumbres; esta misma explosión demográfica convoca a nuevas formas de urbanización.

CAPÍTULO II.

EL ÓMNIBUS EN LA COTIDIANIDAD Y LAS COSTUMBRES DE CARTAGENA.

Al igual que hoy en día, el hombre siempre ha necesitado un medio de transporte para trasladarse de un lado a otro, ya sea a largas o cortas distancias; y por eso ha creado distintas formas de suplir esta necesidad, aunque ésta sea de forma colectiva o individual. Es aquí cuando en las grandes y pequeñas ciudades del mundo surgen los medios de transporte colectivos, como signo de satisfacer esa insuficiencia. Para el caso de Cartagena vemos que esto no es ajeno, ya que hoy el afán de transportarse de un lado a otro ha generado la aparición de todo tipo de medio de transporte, que va desde los carros de uso particular, pasando por las motos, en cuanto al servicio público encontramos taxis, buses, busetas, colectivos, mototaxis y bicitaxis.

La idea central de este capítulo es analizar esa influencia que tuvo el sistema de transporte colectivo entre los años de 1910 – 1930, es decir, mostrar hasta qué punto pudo haber satisfecho las necesidades de transporte de los ciudadanos cartageneros de la época en estudio, introduciéndose en la mentalidad de la población y en el sentido consuetudinario de ésta, también, dejar ver los problemas que este tipo de comunicación pudo haber causado,

y su impacto en el proceso de modernización que no sólo estaba viviendo la ciudad, sino también la región y el país.

Si vemos que desde principios del siglo XX las comunicaciones modernas en el país era algo que aún estaba en pañales, ya en ciudades como Bogotá y Medellín existía un plan de ordenamiento vial que fue dándole una configuración al espacio urbano de éstas. Para el caso de Cartagena, en los albores del siglo XX, la ciudad, aunque era pequeña y abarcaba en su gran parte todo el sector amurallado y parte externa de las murallas, como es el caso de los barrios del Boquetillo, Pueblonuevo y Pekín, ya se estaban creando barrios como Manga, Pie de la Popa y El Cabrero, que iban dando paso a un posible crecimiento de la ciudad por fuera del recinto amurallado. La importancia del transporte sobre este fenómeno es de vital incidencia, pues a pesar de que estos nuevos núcleos de asentamiento estén relativamente cerca a la hoy llamada ciudad vieja, es necesario que el transporte haga, además de un puente facilitador hacia los extramuros, conectar las distancias entre sí.

Cabe anotar que no en vano la ciudad tuvo muchas dificultades para poder desarrollar una comunicación interna. Esto está reflejado en que para esa época los intereses de las autoridades locales, regionales y hasta nacionales era crear un sistema de comunicación nacional con el fin de exportar los productos patrios. Es así como el Canal del Dique y el ferrocarril Cartagena –

Calamar cobran importancia como ayuda para el buen crecimiento económico del país y que, además, no deja de darle un toque de progreso a la ciudad.

El primer vehículo automotor data del año de 1907 traído por el estadounidense B. Booster jefe de los talleres del ferrocarril Cartagena – Calamar, el cual fue el antecesor del automóvil. Según Alonso Romero éste tenía muchas dificultades para poner en marcha dicho vehículo a causa de la falta de combustible adecuado, pero, su dueño se las ingenió para hacerlo rodar usando el combustible que era utilizado para el ferrocarril. El señor Booster ponía en marcha su vehículo adaptándolo a los rieles del ferrocarril; es decir estaba limitado a desplazarse sobre ellos.³³

Aunque no hay una fecha exacta sobre la aparición del primer ómnibus, podemos decir que desde el año de 1903 ya estaba latente la necesidad de transportarse hacia los barrios extramuros, especialmente Manga, el Cabrero y el Pie de la Popa. Para esto se creó un servicio de coche de alquiler, pero este sistema fracasó debido a la crisis económica y demográfica que vivía la ciudad, pues contaba tan sólo con 9.861 habitantes para 1905³⁴, viéndose así en la necesidad de celebrar ese mismo año un contrato entre el Concejo

³³ Romero, Alonso. *Geografía económica e histórica de Bolívar*. Editorial el gráfico. Bogotá. 1940. Pág. 43

³⁴ Así es Cartagena. Ediciones Gamma.

Municipal y el señor Rafael Gutiérrez de Piñeres con el fin de crear una empresa de ómnibus de tracción animal, que tenía como principal característica la economía y la puntualidad de su servicio³⁵. Esto se puede contradecir con lo dicho por Eduardo Posada Carbó³⁶, el cual destaca la labor empresarial de Diego Martínez Camargo; quien siendo de Montería llega a la ciudad en 1893, donde funda varias empresas entre las que se encuentran una de transporte público en el año de 1902, sin embargo lo que no podemos decir es si fue de tracción animal o automotor.

De lo dicho anteriormente, recalcamos que para los años de 1910 – 1930, ya existía el transporte urbano de tracción mecánica, pero todavía se hacía necesario el implemento de más autos de este tipo, con el fin de darle un toque progresista a la ciudad. Esto se refleja para el caso de la compañía de los señores Diego Martínez & Cia., quienes se preocupan por la necesidad de transporte que vive la ciudad para el año de 1912. Vemos que la prensa influye mucho para que se lleve a cabo esa introducción de ómnibuses nuevos, ya que esto favorecería los intereses del público al igual que los de la compañía, el cual son vistos como personas de espíritu progresista y de

³⁵ Abello, Claudia. *Historia del Pie de la Popa*, el encanto de un barrio cartagenero. Editorial Lealon, Medellín, 1999; citado por: Mastrascusa Ortega, Julio Rafael. Elementos dinamizadores de la cotidianidad cartagenera, 1900 – 1930. El caso del automóvil, Universidad de Cartagena, 2004.

³⁶ Posada Carbó, Eduardo. *El Caribe colombiano. Una historia regional (1870- 1950)*. Bogotá, Áncora editores, 1998, pág. 249.

una gran visión comercial³⁷ . Esto da a entender que el progreso y la modernización van de la mano con el mundo comercial, ya que genera unas nuevas dinámicas, además de una transformación física de los espacios de la ciudad, así como la mentalidad de sus habitantes. Gracias a esa visión los resultados empezaron a darse, y fue cuando el 8 de noviembre de 1912, llegan los primeros ómnibuses de la compañía de los señores Diego Martínez, el cual "tiene capacidad para 18 personas"³⁸ , y que busca como fin el terminar de cambiar el transporte de tracción animal por el mecánico.

La idea del cambio y aumento de los ómnibuses se debe, además de la modernización, también a las fechas de celebración que hay en la ciudad, al igual que el surgimiento de nuevos barrios, todo esto con el objeto de acercar a la población a los lugares de celebración, y comunicar al extramuro de la ciudad con lo que era llamado, en ese entonces, Cartagena, es decir con lo que hoy conocemos como el Centro y Getsemaní. Un claro ejemplo de lo mencionado lo vemos en la prensa diciendo lo siguiente: "Hoy llegarán dos ómnibuses-automóviles, de los pedidos por los señores Diego Martínez & Cía., para el servicio de comunicación con las afueras, en reemplazo de los viejos y modestos ómnibus de tracción animal. Parece que estos días serán destinados todos al tráfico del Pie de la Popa, con el motivo del gran

³⁷ A.H.C., El Porvenir, Diciembre 5, 1912, pág. 3, tomo 3.

³⁸ A.H.C., La Época, Noviembre 9, 1912, pág. 4, tomo 4.

aumento de la circulación hacia esos lugares por las fiestas de la Candelaria y el carnaval que este año han caído conjuntamente; pero pasadas las fiestas serán repartidos entre los tres barrios extramuros: Manga, Pie de la Popa y El Cabrero es este un paso más que damos en el camino de las mejoras de orden material³⁹. Para el caso de los barrios, se encontró que sólo se le prestaba atención al que tuviera mayor población, pero especialmente en ciertas horas, en el cual el servicio es insuficiente; esto lo podemos ver en el barrio de Manga, quien se vio en la necesidad de aumentar el servicio de transporte, en las horas de la mañana entre las ocho y las nueve y media, ya que los ómnibuses pasan cada media hora, pretendiendo así que lo hagan cada veinte minutos⁴⁰, todo esto debido a que hay personas que se quedan por fuera gracias a la falta de cupo.

Hay que decir que aunque haya un cambio entre los viejos ómnibuses por los nuevos, siempre va a existir esa carencia de este transporte a pesar de que exista una baja población dentro del casco urbano.

El progreso y la modernización de este tipo de sistema de transporte también están ligados a otros factores, que aunque parezcan un poco absurdos mencionarlos, pensamos que ellos juegan un papel importante a la

³⁹ A.H.C., El Porvenir, Febrero 1, 1913, pág. 3, tomo 11.

⁴⁰ A.H.C., El Porvenir, Febrero 6, 1915, pág. 3, tomo 15.

hora de introducir nuevos ómnibuses, como es el caso de la comodidad. Como lo dice la Unión Comercial: "los Srs. Raúl Méndez y Luis J. Jaspe han traído buses de capacidad para doce personas, los que están ya al servicio del público, entre la ciudad y los suburbios"⁴¹, otro aviso de los mismos señores se publica en la prensa con lo siguiente: "con comodidad para los pasajeros, son los más elegantes, suaves, silenciosos y sobre todo económicos"⁴². Al igual que los empresarios ya mencionados, también encontramos nuevamente a los señores Diego Martínez & Co, quienes para 1916 traen 7 nuevos buses, con el objeto de reemplazar a los que ya están en malas condiciones⁴³, en ediciones siguientes vemos que estos nuevos automotores ya están en disposición de la ciudadanía⁴⁴.

Con el pasar de los años del periodo estudiado vemos que aún sigue llegando ómnibuses nuevos, esto se puede ver de dos formas, la primera es que en realidad existía, dentro de la ciudad, esa idea de progreso y de modernización que estaba viviendo el país; y la segunda es que por medio del aumento del tráfico había un aumento de los capitales de los empresarios de la época, dando a entender que lo uno conlleva a lo otro. Para 1918 los señores Méndez y Co, traen un bus, en el cual le destacan sus virtudes;

⁴¹ A.H.C., La Unión Comercial, Noviembre 19, 1915, pág. 4, tomo 1.

⁴² A.H.C., El Porvenir, Enero 15, 1916, pág. 6, tomo 17.

⁴³ A.H.C., El Porvenir, Enero 22, 1916, pág. 22, tomo 17.

⁴⁴ A.H.C., La Unión Comercial, Julio 13, 1916, pág. 1, tomo 3.

como por ejemplo, que es moderno, tiene una capacidad de 18 a 20 personas, con grandes garantías de resistencia y suavidad⁴⁵, esta noticia se repite días más tarde en la misma prensa, pero esta vez resalta la amplitud de su carrocería⁴⁶ y prometiendo que llegarían más, así como lo hicieron los señores Diego Martínez & Co, quienes ponen, además de lo dicho por los señores Méndez & Co, lo silencioso que llega a ser este ómnibus, dándonos a entender que los carros viejos eran muy incómodos, pequeños y ruidosos entre otros defectos, lo mismo hizo la empresa de transporte Crismatt⁴⁷ en el año de 1924. Lo que nos da a entender estos ejemplos es la necesidad de buscarle solución a los problemas viales que estaba sufriendo la ciudad.

Está visto que la implantación del sistema de transporte urbano obedeció a los factores ya mencionados arriba, pero sería necesario observar qué tan bueno o tan malo fue el establecimiento de este sistema. Es decir, darle una mirada a ese servicio que se le prestaba a la comunidad, resaltando el impacto que ocasionó en aquella época. En este caso echaríamos un vistazo al estado en que se encontraban los ómnibuses, la calidad del servicio; las quejas que desató, la accidentalidad que hubo a causa de ellos en la ciudad, y las resoluciones y reglamentos creados por las autoridades municipales para mantener un orden dentro del espacio urbano.

⁴⁵ A.H.C., La Época, Julio 1, 1918, pág. 7, tomo 18.

⁴⁶ A.H.C., La Época, Julio 11, 1918, pág. 7, tomo 18.

⁴⁷ A.H.C., La Patria, Noviembre 5, 1924, pág. 8, tomo 15- 16. OJO:AGREGAR

Aunque se hable de un crecimiento físico de la ciudad, el transporte urbano juega un papel importante, ya que como sistema conector de los distintos puntos de la ciudad, siempre estuvo en la mirada de los ciudadanos, mas sabiendo cómo éste prestaba el servicio, convirtiéndose en objeto de críticas, quejas y reclamos. Para resaltar lo dicho anteriormente, vemos en Manga, el cual los vecinos de ese barrio se quejan del mal servicio que prestan los ómnibuses en las primeras horas de la tarde, "los carros toman á oposición de los conductores para una ú otra calle con perjuicio de los pasajeros que esperan en determinado punto, de acuerdo con el itinerario"⁴⁸, o también "que con alguna frecuencia ocurre que los carros se adelantan en la salida, ocasionando con eso un perjuicio a quienes tienen costumbre servirse de ellos"⁴⁹. Un caso más específico fue el ocurrido en el barrio El Cabrero, que demuestra como los ómnibuses eran de servicio exclusivo, "hoy en la mañana el autobús número 42, no quiso tomar un pasajero del Cabrero, yendo vacío"⁵⁰, ya que según la cita todo era bajo pretexto de ser de uso excepcional del barrio Rodríguez Torices.

El estado físico y la accidentalidad también fueron centro de interés de los usuarios del servicio, ya que con esto se sobreentiende que los pasajeros buscaban un autobús que estuviera en las condiciones óptimas para sentirse

⁴⁸ A.H.C, El Porvenir, mayo 11, 1911, pág. 3, tomo 7.

⁴⁹ A.H.C, El Porvenir, julio 10, 1912, pág.3, tomo 10.

⁵⁰ A.H.C, El Porvenir, agosto 13, 1924, pág. 4, tomo 38.

cómodos dentro de ellos. Con relación a la accidentalidad, se ve que va junto al crecimiento del parque automotor en la ciudad, y que a su vez está ligado con el aumento de la población, así como también con la aparición de nuevos barrios, ya que con el paso del tiempo la distancia entre los extramuros y el centro de la ciudad se va haciendo cada vez más grande. Esto va a obligar a que se dicten unas leyes o resoluciones, que conlleven a ordenar el tráfico vehicular de la época para darle una buena imagen a la ciudad y encarrilar a la urbe dentro de ese proceso de modernización que se vivía a nivel nacional.

Entre las características que cuentan para hablar del estado físico de los ómnibuses, se encuentra el aseo, pues le daba una imagen distinta al automotor, además de esto también cobra importancia la parte externa del aparato, para poder así hacerse una idea los pasajeros de cómo sería en su parte interna. Ejemplo de lo anotado arriba lo registra la prensa de la siguiente forma: "Tal parece que los encargados de hacer la limpieza al interior de estos carros, no se preocupan lo mismo por ella, puesto que es común ver en estos días en q' las grandes polvaredas terrantadas por las brisas todo lo cubren de tierra, entrar pasajeros a esos carros y salir luego hechos una mugre, debido a la falta de atención a puntada. Ojalá que los

señores empresarios tomen cartas en el asunto”⁵¹, cabe anotar aquí que para solucionar este problema son las mismas empresas quienes deben encargarse de esta dificultad. Asimismo estos carros pueden llegarse a convertir en un peligro para la vida de los pasajeros, como el caso del autobús N° 41 “que presta el servicio para el barrio de Manga, es una amenaza para los pasajeros que se ven en la necesidad de ocuparlo, pues está poco menos que inservible” y agrega que “el chofer no parece ser competente”⁵². Otro caso parecido, pero de mayor riesgo, fue el que vivieron los habitantes del barrio El Cabrero, especialmente los carros que cogen la ruta hacia Manga “muchos de ellos no tienen breques, la dirección no obedece a los golpes de la cabrilla del chofer y por último, y esto es sumamente grave algunos carros, de los que tienen el tanque de gasolina en la parte delantera, no tienen bien empacadas las válvulas y la gasolina se escapa, regándose sobre el tanque y constituyendo como es natural un grave peligro para los que ocupan dichos carros”⁵³.

Con base a lo expuesto, queda una pregunta en medio de la población cartagenera de esa época, y es ¿Quiénes son los responsables de solucionar estos problemas? Todo parece indicar que recae, como es lo normal, en los dueños de las empresas, pero vemos que la prensa hace más

⁵¹ A.H.C, La Época, febrero 11, 1920, pág. 7, tomo 23.
⁵² A.H.C, La Época, octubre 15, 1924, pág. 8, tomo 28.
⁵³ A.H.C, El Porvenir, junio 26, 1922, pág. 4, tomo 38.

que todo un llamado a las autoridades civiles, en mención especial a la sección de tráfico, pidiendo que se les haga una revisión a los vehículos y hacer así el retiro de los que no estén en condiciones perfectas⁵⁴, entendiéndose así que estos son los responsables del buen funcionamiento del transporte urbano de la ciudad. Todos estos cambios se deben hacer sólo por prestar un excelente servicio a la comunidad, pues con esto habrá un agradecimiento por parte de la población.

Es importante recordar que los cambios físicos que se le hagan al parque automotor debe ser algo que supere todas las condiciones climáticas que vivía la ciudad durante el año. Un caso específico sería el de las temporadas de lluvia que muestra otra problemática para el sistema y el cual se le hace un llamado bajo... "la conveniencia de cambiar a todos los carros el forro de ruberoide de los techos, pues las primeras lluvias han puesto de manifiesto su mal estado, y por consiguiente no ofrecen abrigo ninguno en los momentos de aguacero"⁵⁵. Con esto se ve que el transporte urbano en la ciudad ya adquiere gran importancia y el buen servicio habla en verdad de un proceso de modernización.

⁵⁴ A.H.C, Ibid.

⁵⁵ A.H.C, El Porvenir, abril 29, 1915, pág. 3, tomo 15.

A raíz de la accidentalidad en el transporte que vivía la ciudad, surge la idea de darle un orden al tráfico de la urbe, pero la cuestión es saber si era algo de carácter espontáneo u obligatorio, por el momento eso no lo resolveremos, sino más adelante, lo que interesa es saber cómo vivía la Cartagena de esa época el problema de los accidentes y su afectación a la comunidad. Hasta ahora sólo cabe decir que al igual que hoy, los accidentes obedecían a las imprudencias, a la falta de un ente u organismo que vigilara el tráfico o en últimas, por las distracciones de los mismos peatones o pasajeros, casos como el "joven ciclista que vive en el hotel Walters venía á todo correr por la calle dicha; el "autobús" que maneja el "Chauffeur" Canseco iba en ese momento en su viaje para el Pie de la Popa. Al ver el ciclista que el carro estaba como es de ordenanza, tomó su derecha, cosa que no hizo a su vez el "chauffeur", como era su obligación", -sigue diciendo la cita con respecto al accidente- "Al ver el de la bicicleta que el carro lo iba á atropellar trató de evitar el encuentro, pero no pudo, porque al intentarlo fué arrollado" ⁵⁶ .

Caso como estos vemos a lo largo de todo el periodo estudiado, se encuentran muchos accidentes cometidos por las imprudencias de los conductores, así como pasa entre ellos mismos o con otros tipos de autos.

⁵⁶ A.H.C, La Época, febrero 18, 1913, pág. 4, tomo 5.

La prensa relata lo sucedido entre dos buses⁵⁷, todo por causa de la velocidad y también por demostrar ciertas habilidades para el manejo del aparato. La mayoría de estos accidentes terminaban afectando a los ocupantes de los vehículos y en algunos casos había pérdidas humanas.

Con todo lo sucedido, ya se puede ver para esta época, que se hacía necesaria la presencia de un ente que regulara y vigilara el tráfico de la ciudad, ya que en muchos de estos accidentes no había en ese momento un policía o guarda de tránsito que impusiese el orden. Por lo contado en la prensa se ve que esta situación se repite muchas veces, como el caso del joven con la bicicleta que dice luego, la mayoría de las veces “el “chauffeur” siguió impertérrito su viaje, porque por allí no había ni un agente de tránsito”⁵⁸; otro caso es el ocurrido en el barrio Rodríguez Torices en él una chiva con pasajeros, estuvo en peligro por la locomotora, pero gracias a la habilidad del conductor el accidente se pudo evitar, pero, llama más la atención, lo que dice al final de la nota “nos asegura una persona bien informada que el agente que acostumbra a situar allí para dirigir el tráfico, no estaba a la hora que nos referimos (11. a.m.)”⁵⁹.

⁵⁷ A.H.C, El Porvenir, marzo 11, 1916, pág. 3 tomo 17. “En la mañana de hoy más o menos a las diez menos cuarto se hallaba un pequeño autobús en la plaza del Pié de la Popa desembarcando algunos pasajeros, cuando el ómnibus automóvil número 1, velocidad indebida, desembocó en dicha plaza chocando violentamente con aquél y con un poste de luz eléctrica”.

⁵⁸ A.H.C, La Época, febrero 18, pág. 4, tomo 5.

⁵⁹ A.H.C, La Patria, abril 23, 1925, pág. 8, tomo 17.

Como ya lo habíamos dicho anteriormente, los más afectados dentro de los accidentes, siempre iban a ser los pasajeros o peatones, pues si en algunas veces salían ilesos, con heridas leves, graves, en ocasiones se cobraba la vida de algún ser humano. Dentro de ese proceso de modernización lo importante es darle un bienestar al ciudadano y para eso se necesitaba darle un orden a la ciudad en todos los aspectos. Es aquí donde los accidentes sirven como forma de mostrar la desorganización que vive la urbe, y que van acompañados del mal estado de las vías, la falta señalización, entre otros aspectos.

La prensa registra el siguiente atropello: "En estos momentos de cerrar la presente edición, hemos sido informado de la Comandancia de Policía que el agente Nabor J. Gómez acababa de ser arrollado por un autobús, causándole una grave fractura en el cráneo y varias heridas. El estado del herido es de suma gravedad"⁶⁰, y así como éste, aparece otro en el cual "el autobús número 252, que manejaba Ciro Álvarez, atropelló ayer, como a las siete y media de la noche a la señora Catalina Rodríguez, a la entrada de la carretera del Playón del Banco, de edad avanzada, sufrió fractura de una pierna, cerca del pie, y probablemente hay que practicarle la amputación. El estado de la enferma es grave"⁶¹. También se registraron muertes como la de un niño de 12 años al ser arrollado por el bus número 68, el joven

⁶⁰ A.H.C, La Patria, abril 6, 1925, pág. 7, tomo 17.

⁶¹ A.H.C, La Patria, marzo 25, 1926, pág. 8, tomo 23.

correspondía al nombre de Carlos Eduardo González y residía en el barrio de Manga⁶², y otro hecho es en el que muere una niña de ocho años en la calle Larga⁶³. Queda claro con esto, que a la hora de un accidente la población civil fue la más golpeada, pero también hallamos que hasta las autoridades civiles salían perjudicadas en estos infortunios.

De la misma manera una situación conduce a otra, es decir, que la accidentalidad provoca en la ciudad una serie de quejas y reclamos por parte de la población, todo esto con el fin de que haya una buena organización en cuanto al servicio de autobús, forzando así a la creación de un nuevo orden y dándonos a entender que, con la intervención de las autoridades, este nuevo orden no es carácter espontáneo, pues son estas autoridades las encargadas de dictar leyes con el fin de contrarrestar los problemas viales que vivía la ciudad, pero esto lo veremos más adelante. Las quejas contra la alta velocidad con la que iban los conductores eran frecuentes, pues estos personajes se creían unos expertos y habilidosos en el tema de la conducción por las calles de la ciudad. Encontramos la historia de un

⁶² A.H.C, La Patria, junio 25, 1923, pág. 1, tomos 5 y 6.

⁶³ A.H.C, El Porvenir, septiembre 18, 1922, pág. 4, tomo 34. "Ayer a eso de las cuatro de la tarde fue atropellada en la calle Larga por el autocamión número 53, que hace el tráfico de pasajeros entre la ciudad y el barrio de Manga, la niña Adela Herrera de ocho años de edad. El caso se produjo, según nos refieren personas que presenciaron el suceso, así: la chica salía corriendo de la tienda del señor Adolfo Martínez, situada en dicha calle, a donde había ido a hacer una compra, pero sin darse cuenta de que en esos instantes venía a toda velocidad el citado carro ocasionándose algo así como un choque entre este y la chica llevada a la tierra, las pesadas ruedas atravesaron el cuerpo de la pequeña. trasladada a su casa fue atendida por varios facultativos los que declararon el caso perdido, comprobándose con el inmediato fallecimiento".

transeúnte que pone queja ante el tránsito por la alta velocidad con la que van los autos en la calle de la Media Luna⁶⁴, otra situación fue la que le pasó a un caballero que lo obligó a quejarse, el cual dice la prensa que "iban hacia Manga, a las once y cuarto a.m., los tres ómnibus que habitualmente salen por allá a esa hora, y al llegar el primero frente a la casa del señor Cásseres, se detuvo para que bajasen algunos pasajeros, por lo cual los dos que venían detrás, tomaron hacia la derecha, impidiendo que por ese lado bajasen los pasajeros, que lo hicieran hacia la izquierda; pero en ese momento un auto venía en dirección contraria, sin tener en cuenta que la calle se obstruía así por completo y que podía atropellar a los pasajeros que se estaban apeando del ómnibus, se pasó a gran velocidad por la izquierda de los vehículos citados"⁶⁵.

Como todo servicio que se preste a la comunidad, siempre ha sido necesario velar por la calidad y el beneficio que este trae, pero se ve que en muchas ocasiones no se ha dado estos objetivos. Esto hace ver que ese tránsito a la modernización pasó por un duro camino. Casos como los siguientes: "se quejan los señores pasajeros de que el servicio de ómnibus es insuficiente en las horas del medio día"⁶⁶, esto se vio en barrio de Manga.

⁶⁴ A.H.C, La Época, agosto 24, 1912, pág. 3, tomo 4.

⁶⁵ A.H.C, El Porvenir, agosto 5, 1913, pág. 3, tomo 12.

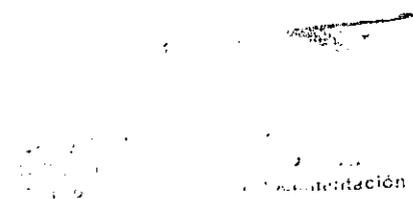
⁶⁶ A.H.C, La Época, diciembre 18, 1912, pág. 4, tomo 4.

Situaciones como el sobrecupo, el mal estado de los buses, la falta de estos y sobretodo el crecimiento de la población en barrios como Manga, Pie de la Popa, El Cabrero entre otros, son los elementos que dieron a que el sistema de transporte automotor de la ciudad fuese insuficiente. Hay que anotar que una causa lleva a la otra pues "la escasez de los mismos (autobuses) ha venido a agregar el no despreciable de la aglomeración de los pasajeros en la puerta de los autobuses en los momentos de entrada o salida, pues a los carros afluye gran cantidad de gente, especialmente en las horas del mediodía y de la tarde, y acuden con tanta precipitación que casi detienen los vehículos en su marcha"⁶⁷, se nota que el transporte en la ciudad ya era imprescindible y que no les importaba a los pasajeros medirse a los peligros a un carro con sobrecupo, con tal de llegar rápido a sus destinos pues la prensa dice que han "observado que en las plataformas de los carros mencionados, viajan hasta quince personas"⁶⁸.

Al igual que hoy en día, las situaciones presentadas arriba se dan en ciertas horas que van desde las 9 a.m. hasta las horas del mediodía, y que hay veces en los cuales los ómnibuses no pasan a las horas que se le había estipulado. De esto podemos anotar que "algunas personas de los que acostumbran a visitar diariamente a sus familiares o amigos en el barrio de

⁶⁷ A.H.C, Diario de la Costa, octubre 30, 1918, pág. 3, tomo 6.

⁶⁸ A.H.C, Diario de la Costa, julio 25, 1925, pág. 8, tomo 26.



Manga, se han acercado a nosotros para solicitarnos el favor de reclamar a la empresa de autobuses llame la atención del chofer que maneja el carro que hace el servicio de las nueve y media, abandone la perjudicial costumbre que últimamente ha adoptado de no llegar hasta la estación de la terminal"⁶⁹.

La importancia que el transporte urbano ya había cogido en el periodo de nuestro estudio era tan notable, que no es raro encontrar notas curiosas, que aunque pueden ser vistas como tontas, pero a la vez son de sumo cuidado, pues es un llamado de atención que se le hace a las autoridades y empresarios de transportes, "tal es la deficiencia de este servicio, que ya se hace necesario que el señor Alcalde, reglamente el servicio en lo que respecta a tomar pasaje en ellos, pues como los carros son deficientes para transportar a toda la gente que en la estación lo esperan, resulta que cada vez que llega un carro es tal la pelotera que se forma para tomar puesto que se da el caso de que los pasajeros que llegan, no pueden desocupar sus puestos, sino después de haber sufrido muchos achuchones; ayer presenciámos el caso de que al llegar uno de los carros que hacen el servicio con el Pie de la Popa, tal fue la cantidad de gente que acudió a tomar puesto que en los empujones, cayó al suelo un distinguido joven librándose milagrosamente de ser triturado por las ruedas del carro; también presenciámos el trabajo que le costa a una señora, ya entrada edad, el

⁶⁹ A.H.C, La Época, septiembre 16, 1921, pág. 7, tomo 27.

desocupar el carro y al salir lanzada por el pelotón de gente que se peleaban los puestos, la iba atropellando otro vehículo que en esos momentos pasaba por allí⁷⁰, y a causa de esto se llama la atención de las autoridades civiles para que no se sigan cometiendo más actos como este. De esta forma queda claro que aunque nuestra ciudad para los años de 1910 – 1930 era muy pequeña, ya había elementos modernizadores, y que estos a su vez ya se estaban haciendo parte de la cotidianidad de los cartageneros, como ocurrió con el transporte urbano automotor.

Pero como ya vimos que el transporte, aunque sirviese para solucionar los problemas de movilización interna de la ciudad, éste a su vez, también trajo sus propios baches obligando a los entes reguladores de la urbe a crear una serie de resoluciones y leyes que darían paso a que la vías y el tránsito de Cartagena se organizara, todo esto con el fin de cambiar la cara de la ciudad, y hacerla más educada, progresista y sobretodo mucho más moderna.

Empero, es aquí donde entra en rigor las reglas, leyes, normas o decretos, que tiene como fin implantar una nueva mentalidad dentro de la población citadina. Cabe anotar que estas leyes también buscan ir creando a su vez un nuevo orden, que irradie a la ciudad un toque de modernidad y cultura, que influya dentro de la vida consuetudinaria de la urbe. Viendo la necesidad tan grande que tenía Cartagena, a pesar de ser una ciudad pequeña, en cuanto

⁷⁰ A.H.C, El Porvenir, enero 17, 1919, pág. 3, tomo 24.

al transporte urbano, se crean normas, leyes y decretos entre otros que son dictadas por las mismas autoridades civiles. Esto se da con base a los problemas que este sistema presenta, que va desde los intervalos que hay entre un autobús y otro, pasando por la velocidad, que podía ser alta o baja, y llegando hasta el mayor de todos que era el sobrecupo de pasajeros, dejando ver que este sistema tenía ya sus propias fallas; es ahí cuando la ciudad pide que se reglamente el tránsito y para esto surgen las reglamentaciones, decretos y resoluciones.

Estas reglamentaciones, decretos y resoluciones van a jugar un papel importante dentro de la comunidad, pues se busca ir creando un nuevo orden, que se va introduciendo dentro de la mentalidad y las costumbres de los cartageneros de esa época. Los agentes que influyen mucho para que se den estos cambios y la aceptación en medio de la comunidad, son los de la prensa escrita, ya que es esta una herramienta de gran poder que usa el pensamiento de las personas, y que logra su efecto, como dice una nota final de un artículo, en que después de presentar una queja, le agrega algo que le dé un alivio a la gente y que "el actual Inspector de Tráfico se ha tomado de gran interés por organizar debidamente el ramo a su cuidado"⁷¹

Las reglamentaciones, normas y decretos que dictaron las autoridades civiles en nuestros años de estudio, tiene como medida hacer que la población

⁷¹ A.H.C., La Época, marzo 1, 1921, pág.8, tomo 25.

entienda que hay unos reglamentos que cumplir y que acatar, además, esto es un claro ejemplo de cómo se estaban adoptando modelos de otras sociedades con una alta y clara conciencia de civismo y cultura. Una de las reglas más importante que tienen que ver con la conducción de un vehículo, ya fuese particular o público, es el relacionado con las patentes o licencias de conducción, pues como vemos en el artículo N° 1 del decreto N° 14 de 1912, dice que “los conductores de automóviles, ya sean estos de uso particular ó destinado al servicio público, deberán proveerse como los conductores de coches, de una patente expedida por este despacho, que los faculte, para desempeñar dicho puesto”, también vemos como estas patentes, ya han sido dictadas para los choferes de coches quienes eran conductores de transporte de tracción animal, además de esto agrega algo en el párrafo, a nuestro modo de de ver es importante que lo resaltemos y es que “Dichas patentes no se expedirán cuando 2 personas reconocidamente abonadas, garanticen que quien la soliciten es perito en el manejo del vehículo”⁷², aunque es sorprendente ver como a pesar de la accidentalidad en las calles cartageneras, todavía había gente que se considerara experta en el manejo de un vehículo.

⁷² A.H.C, La Época, marzo 3, 1912, pág. 1, tomo 3.

En el año de 1923 el Tránsito de la ciudad dicta una de las normas más notables para el tráfico automotor, este decreto el numero 3166 y en este se abarca todos los aspectos que tienen que ver con el sistema vehicular de Cartagena. Los artículos 13 al 17 tocan lo referente a las licencias o patentes que se les entrega a los conductores para que puedan conducir un vehículo dentro del casco urbano, el artículo 13 dice que "No podrá circular ningún vehículo cuyo conductor no esté provisto de un pase o licencia que lo acredite como competente para el manejo del vehículo, expedida por la Comandancia de Policía"⁷³. Se ve que el cumplimiento de esta norma es fundamental para ejercer el cargo de chofer, ya que sin este nadie podía conducir un auto dentro de la ciudad, normativizando al gremio de choferes dentro de un nuevo orden. Además de lo anotado arriba, era indispensable cumplir con unos ciertos requisitos para poder tener estas licencias, de la cual destacamos la de que fuese mayor de edad, y ya una vez obtenida esta licencia, se corría el riesgo de que fuese suspendida, si el conductor era considerado y inapto si así lo consideraba la policía o si infringía la ley dos o más veces⁷⁴. Al igual que hoy las licencias debían llevar una foto del conductor, así como ésta podía ser requerida por el policía de tránsito cuando lo veía necesario⁷⁵.

⁷³ A.H.C, El Porvenir, diciembre 21, 1923, págs. 1 y 4, tomo 36.

⁷⁴ A.H.C, Ibíd.

⁷⁵ A.H.C, Ibíd.

Así como las licencias cobran un valor importante a la hora de acceder al manejo de un autobús, también es necesario resaltar la identificación del automotor, todo esto con el fin de organizar, no sólo el sistema de transporte urbano, sino también el privado, a través de una idea de orden, que era vigente materializar como camino hacia la modernidad, proceso que estaba ya viviendo la ciudad. Esta identificación era más conocida bajo el nombre de "placas", término que aún hoy en día se utiliza, y era necesario que se diese en toda la ciudad, pues según el decreto 3166 de 1923, lo deja claro en el artículo 12 diciendo que "todo vehículo que haya sido registrado como útil para el servicio será enumerado por cuenta del dueño así (resaltamos el ítem e.): los autobuses que prestan el servicio de transporte de pasajeros, llevarán además del número un distintivo que indique el barrio en cual prestan el servicio"⁷⁶. Esto generaría problemas más adelante por la forma en que fueron colocadas estas placas, pero ahí mismo se dan una serie de recomendaciones⁷⁷, todo con el fin de que el público reconociese mejor la identificación de los autos que circulaban en la ciudad.

⁷⁶ A.H.C, *Ibíd.*

⁷⁷ A.H.C, *La Patria*, junio 20, 1923, pág. 8, tomos 5 y 6. "El señor Inspector ha prestado atención a nuestras observaciones relacionadas con las nuevas placas numerales de los autos y al efecto nos manifiesta que está acorde con lo que dijimos *sobre* el particular. Considera *inadecuada* tales placas para el servicio que están destinadas, y que el tamaño y el color de las *cifras* no permiten que se aprecien con facilidad al paso del vehículo, pero como el gasto hecho en ellas de alguna consideración, aparte de que su uso representa el derecho de la fiscalización que la autoridad municipal *ejerce* sobre los autos en servicio, el señor Inspector ha dispuesto que se coloque las nuevas placas en la parte delantera y que en la parte posterior una numeración blanca sobre fondo azul, *análoga* a la usada hasta ahora, numeración que hemos visto y que creemos satisfaga plenamente, pues es de dimensiones mayores que la primera. Así quedará el público en condiciones de apreciar con rapidez el número de los autos cuando sea necesario"

A la hora de tomar un autobús, siempre es importante saber hacia dónde se dirige, para así saber cuál es la ruta que se debe coger. Pues bien esto tiene una alta connotación dentro de la ciudad ya que aquí se ve el grado de organización que tenía la ciudad con respecto al servicio de autobuses. Por medio de una reglamentación, se pide que todo vehículo de servicio público debe llevar una tablilla que indique hacia qué barrio se dirige, así como también mostrar la tarifa o pasaje que debe pagar el usuario. En el decreto 3166, el artículo 14 deja claro esta medida, la misma que ya fue anotada en líneas anteriores, claro está que desde 1920 ya se venía avisando sobre ella, donde lo fundamental era que esta tablilla sea colocada en una parte visible, buscando con esto evitar posibles confusiones con el público a la hora de tomar un autobús, basado en una situación que se dio entre los pasajeros del barrio de Manga y los del Pie de la Popa⁷⁸, al igual que esta situación muchas más se daban en la ciudad. Bueno es precisar que para obtener las licencias, las numeraciones había que tener poder adquisitivo, al igual que estos vehículos no estaban exentos de pagar un impuesto, reglamentado en el decreto 3166. Lo que no sabemos cuál era el fin del pago de estos impuestos, pues siempre vimos que la gente de la época se quejaba por todas las cosas malas que estaban pasando en la ciudad. Así como también

⁷⁸ A.H.C, El Porvenir, junio 18, 1920, pág. ¿20?, tomo 18.

debían hacerse exámenes técnicos con el fin de que los autobuses estuviesen en óptimas condiciones, y en caso de no encontrarse éste en un buen estado podría ser sancionado, el autobús, y hasta declarado no apto para circulación dentro del perímetro urbano.

Estos exámenes debían ser hechos no por cualquier persona que escogiese el conductor o el dueño de la empresa a la cual pertenece el autobús, sino por personal capacitado y nombrado por las mismas autoridades civiles de la ciudad⁷⁹, y que luego de ser ejecutado tendría que ser presentado ante la Comandancia de Policía⁸⁰, para darle así una mayor veracidad a la operación. Es necesario saber que cuando el vehículo era declarado apto era anotado "en un libro que se denominará **"LIBRO DE REGISTRO DE VEHÍCULOS"** en el cual debe quedar constancia del número de orden al que corresponde el vehículo, número de fábrica, nombre o marca del fabricante, capacidad, tipo o estilo, caballo de fuerza, nombre del propietario, nombre del conductor expresando la filiación y residencia, y todos los demás datos que a juicio de la comandancia creyere convenientes"⁸¹, esto es confirmado por la resolución N° 2 de 1927 y que también se reglamenta cuánto se debe cobrar por la revisión de los automóviles por cada perito que sea nombrado, y estos cuando lo acepten "están en la obligación de reconocer todo carro que les

⁷⁹ A.H.C, El Porvenir, diciembre 21, 1923, págs. 1 y 4, tomo 36.

⁸⁰ A.H.C, *Ibíd.*

⁸¹ A.H.C, *Ibíd.*

sea enviado para su examen por la Comandancia, sin que puedan cobrar en ningún caso y cualquiera que sea el caso el estado del vehículo, una suma mayor que en este artículo se estipula”⁸². Está a disposición de los dueños hacerles revisiones a sus autos por unos tiempos dados por las autoridades, corroborado por el artículo 3 de la misma resolución “Los dueños de vehículos están en la obligación de hacerlos reconocer cada seis meses, a partir de la fecha del examen a que se refiere esta resolución, o antes, si la Inspección de Tráfico lo estima necesario en cada caso particular”⁸³

Para darle un mejor ordenamiento al espacio de la ciudad, era necesario que las rutas tuviesen unas calles o vías fijas que indicaran el camino a seguir, pero sobretodo que tuvieran unos paraderos, para que la gente supiese a dónde es que tenían que esperar su transporte. Dentro de todo esto las autoridades civiles lo regulan en el artículo 87 de ***NUEVO REGLAMENTO DE LA CIRCULACIÓN URBANA E INTERURBANA DE CARTAGENA*** que “por medio de señales que se fijarán en los lugares convenientes de las vías por donde transiten los autobuses, se indicarán las paradas obligadas de esta clase de vehículos”⁸⁴. Debe entenderse que esta medida buscaba acabar con los abusos cometidos por los choferes, pues hace ya un tiempo se venía presentando este mal, como pasó en el barrio Rodríguez Torices el

⁸² A.H.C, enero 29, 1927, pág. 8, tomo 42.

⁸³ A.H.C, *Ibíd.*

⁸⁴ A.H.C, La Patria, enero 4, 1930, pág. 3, tomo 53.

cual "los choferes, especialmente los de los autobuses, toman las vías que más le acomodan, estacionan en cualquier parte, en suma, hacen lo que les bien en gana"⁸⁵, y otro ejemplo que demuestra las rutas que debían seguir los autobuses, buscando complacer a los vecinos de un barrio pues parece que algunos tenían que caminar más desde sus lugares de origen hasta la carretera indicada "por medio de un acuerdo algunos empresarios de autobuses se ha resuelto repartir el servicio que vienen prestando con el Pie de la Popa dichos vehículos, así: unos tomarán la vía del llamado Camino Abajo y otros seguirán por el Camino Arriba"⁸⁶.

En una entrevista realizada al señor Alfonso Torres Silva, de 78 años⁸⁷ cartagenero residente en el barrio de Manga, comerciante de profesión, que nos ha hecho un relato sobre el autobús, de la cual sustraemos los siguientes datos: estación de "las chivas" ubicadas en la Plaza de los Coches; el tamaño de estos automotores es relativamente pequeño con un cupo para quince personas, donde sólo se puede llevar un pasajero de pie (en el estribo) por ser los buses demasiado bajos o tres si eran niños. Aunque esto ya se ha dicho en líneas anteriores, es necesario hacerlo para darle mayor veracidad a los datos que le siguen. Existían cuatro rutas:

⁸⁵ A.H.C, La Patria, diciembre 30, 1927, pág. 7, tomo 37.

⁸⁶ A.H.C, El Mercurio, agosto 4, 1927, pág. 5, tomo 1.

⁸⁷ Entrevista realizada en el año 2005, para un proyecto presentado en ese mismo año, y que serviría de experimento para lo que sería sí.



1. Centro – Marbella: dos buses; mientras uno iba el otro regresaba. Su recorrido consistía en salir de la Plaza de los Coches por la Boca del Puente (la Puerta del Reloj), avenida Venezuela, por la hoy India Catalina para entrar a la calles principal del Cabrero; el mismo recorrido se hacía a la inversa para llegar al Centro, aún no existía la Avenida Santander.
2. Centro – Popa: salida de la Plaza de los Coches, pequeña escala en el mercado para recoger pasajeros, tomaban la Media Luna para llegar al Pie de la Popa y calle Real hasta Manga (No existía la Avenida Pedro de Heredia); recorría la Quinta, Alcibia hasta la Piedra de Bolívar, lugar de estación “para allá era puro monte, granjas o fincas, el pueblo más cerca era Caimán, (hoy Olaya Herrera) por el otro lado Ternera; hasta estos lugares no llegaba el transporte urbano; para esto existía una ruta intermunicipal que salía del mercado y pasaba por Turbaco y Arjona hasta llegar al Canal del Dique, las personas que necesitaban llegar más allá tenían que hacerlo por canoa, no existía el puente de Gambote” esto lo dijo el señor Torres Silva.
3. Centro – Pie del Cerro – Bosque: estos hacían el mismo recorrido de la anterior hasta la Quinta, de donde se desviaban al Bosque tomando la avenida principal de ésta (la Avenida Crisanto Luque no existía)

hasta la Postobón (tampoco existía, lo tomamos como lugar de referencia hoy) “de ahí para allá era puro monte”.

- 4. Esta hace referencia a Manga, la cual tenía dos rutas; la primera comprendía la que salía de la Plaza de los Coches, pasaba por el mercado, seguía la Calle Larga (de doble vía al igual que la Calle de la Media Luna), cruzaba el Puente Román. La otra ruta se extendió hasta la Avenida Jiménez y llegaba a la terminal. (hoy, la Sociedad Portuaria de Cartagena).

Después de dadas las leyes viene el cumplimiento de éstas, pero a la vez se dan las infracciones, lo cual obliga a que se den las multas y las sanciones. Es común encontrar durante nuestros años de estudio todas las multas y sanciones que se les dan a los conductores por entrar en desobediencia, desequilibrando así ese orden que se trata de implantar. Aunque estas normas parecen un poco exageradas (a petición de la prensa) para los conductores, hay que mirar cómo estos acatan las medidas ya impuestas, o sino ver lo que pasa cuando se infringe una de las normas.

Causa incomodidad algunas normas, como por ejemplo el cambio de patente o licencia cada vez que el conductor tenga que cambiar el del vehículo⁸⁸, esto por obvias razones deja ver que tiene sus fines económicos, pero esto ahora no tiene importancia, ya que las órdenes son órdenes y los que no las

⁸⁸ A.H.C, La Época, mayo 28, 1912, pág. 4, tomo 4.

cumplen se ven sometidos sanciones. Además, vemos que aunque haya decretos, reglamentos, resoluciones, etc., causan algún tipo de molestias, presentando a la vez sus propias fallas, pues no hay elementos suficientemente preparados para hacer ejercer todas las leyes ya impuestas, pues como dice la prensa que "conveniente que sería la dirección de la Policía Municipal, instruyera a los agentes encargados de supervigilar el centavo municipal en los autobuses, para que impidieran el relajo permanente que tanto los choferes como los cobradores, tienen con las criadas y mujeres que toman los vehículos, un buen castigo de estos tenorios y será suficiente para ponerle remedio al mal"⁸⁹.

Pasando ya en lo que respecta a las sanciones y multas, encontramos que todas han sido por diversas causas, tales como el mal uso de las linternas externas, la alta velocidad, las imprudencias, la falta de patente o licencia, mal estacionamiento y atropellos, por no mencionar otro más. Esto puede dar a pensar a que el sistema de reglamentos era muy flojo, pues va de la mano con que la ciudad estaba en pañales para someterse a una serie de reglamentos, cosa que debió ser así, o también puede ser que no había por parte de las autoridades unas formas reales de hacer ejercer las normas.

⁸⁹ A.H.C, La Época, abril 17, 1928, pág. 6, tomo 47.

Cuando un autobús se encontraba en mal estado, la autoridad competente estaba en la obligación de sancionar el desperfecto que el automotor tuviese, como lo que hizo "el señor vigilante Gómez Duque al chofer del autobús número 274, porque viajando por el Playón del Blanco llevaba una luz"⁹⁰, esto es por falta de algo que sirva como guía, como el caso de las linternas externas, otra multa fue impuesta por el agente N° 129 quien "informó que el carro N° 241 estaba trabajando anoche sin luz"⁹¹

A continuación presentaremos uno de los mayores problemas que ha tenido la ciudad, como es la velocidad, pues como se dio en líneas pasadas, las quejas eran constantes, pero ahora lo que nos interesa aquí es ver las sanciones que recibieron los conductores por causa de este problema y la prensa lo deja ver, "es increíble que vienen gastando en esta tarde los automóviles y los automóviles ómnibus llamado "**chivas**". La fiebre de la fiesta como que ha aumentado la fiebre de las carreras y también las probabilidades de un cataclismo, en que resulte lo menos media docena de personas fuera de combate"⁹² para casos como este hay en nuestra fuente de información sanciones como esta donde "el agente número 36 condujo del Paseo de Heredia al chofer de la "**chiva**" número 45 que venía a una

⁹⁰ A.H.C, La Patria, agosto 16, 1923, pág. 7, tomos 5 y 7.

⁹¹ A.H.C, El Porvenir, julio 9, 1927, pág. 8, tomo 45.

⁹² A.H.C, La Época, febrero 1, 1916, pág. 4, tomo 10.

velocidad mayor que la permitida por la Ordenanza sobre el tráfico⁹³, la lista es larga y ha habido casos en los cuales se han presentado arrestos como pasó con los conductores Francisco Vega, quien fue detenido en el barrio la Quinta y Alberto Arnedo en el Pie de la Popa⁹⁴.

Otro problema que causaba malestar dentro de la población cartagenera era la imprudencia de los conductores de la ciudad, que en este caso no sólo estamos hablando de los accidentes, sino también del mal estacionamiento, normas sobre la visibilidad de las rutas que tenían los ómnibuses, entre otras. Pues como vemos que éstas conllevan a que se presenten todo tipo de accidentes, incomodidades como "el lugar donde actualmente está situada la estación de los ómnibus dificulta el paso de los transeúntes por la puerta del Reloj Público"⁹⁵ o también estos choferes buscaban alguna forma de evadir la ley ya que la prensa hace una anotación sobre esto diciendo que "ciertos choferes tienen la costumbre de no dejar visibles los números de las chivas que pilotean. ¿Por qué? Seguramente hacen esto para impedir que los agentes de policía tomen el número de sus vehículos que todas las noches, como hemos informado, transitan a una velocidad peligrosísima por el puente

⁹³ A.H.C, La Patria, septiembre 7, 1923, pág. 7, tomo 7.

⁹⁴ A.H.C, La Patria, mayo 18, 1926, pág. 7, tomo 24.

⁹⁵ A.H.C, La Época, marzo 7, 1916, pág. 4, tomo 10.



de Manga⁹⁶. Con base a estas situaciones y muchas otras más, es frecuente encontrar en los diarios de la época, cuantiosos sanciones.

Casos como los que vamos a presentar demuestran que la ley sí se estaba cumpliendo, que las autoridades en realidad querían hacer prevalecer un orden dentro del progreso que los cartageneros buscaban. "Por resolución número 84 se impuso multa de dos pesos al chofer Santiago Santamaría por sacar la chiva número 71 sin reparar que no tenía gasolina y tomar pasajeros", en la misma nota encontramos que "se multó con dos pesos al chofer de la chiva número 27 por no parar en el lugar señalado lo que ocasionó la caída de un pasajero", y agrega que "se citaron a los choferes de los vehículos número 144 y 62 por obstruir el paso en la Calle de la Iglesia. Se ordenó traer al chofer del carro número 276 por pasear gente en los estribos del carro en la Boquilla⁹⁷, se aclara que los dos últimos casos ocurrieron con carros de uso particular, pero de igual modo ellos no estaban exentos de una multa. Las infracciones se podía dar por cualquier motivo, en especial cuando no estuviera el conductor o por la alta velocidad, y de esto sí hay unos claros ejemplos como "por la N°. 94 se multó en igual suma (diez pesos, anotado en palabras antes de esta cita) al chofer del carro N° 288 por darle a manejar el carro a una meretriz, y andar sin luz" y como dice en la

⁹⁶ A.H.C, La Unión Comercial, septiembre 14, 1916, pág. 4, tomo 3.

⁹⁷ A.H.C, El Porvenir, junio 28, 1927, pág. 8, tomo 44.

misma nota que "se ordenó traer al chofer de la chiva N°. 11 por dejar a los pasajeros en la carrilera del Espinal, por falta de gasolina"⁹⁸.

"El chofer del autobús número 83, se ha quejado contra el chofer de la chiva número 84, porque venía interrumpiéndole el paso en el Barrio Torices; presentó como testigo al señor Miguel Espinoza. Se ha citado"⁹⁹. Esto lo que viene a comprobar son varias cosas, de las cuales no sabemos cuál es en verdad la correcta, y es que en la ciudad no tenía muchos habitantes, que el chofer del autobús número 84 decidió hacer caso omiso de todas las disposiciones que existían en Cartagena en cuanto a lo que tiene que ver con el tráfico, o que la producción de autobuses dentro de la urbe estaba ya en crecimiento.

Como ya hemos dicho una de las disposiciones más importantes para conducir un automóvil es tener la patente o licencia de conducción, pues esto daría tranquilidad al pasajero, ya que esto demuestra que son las propias autoridades civiles quienes le están dando el visto bueno, es decir que al conductor lo consideran apto para el manejo de un automotor. Pero cuando alguien no tenía consigo esta patente, estaba expuesto a sufrir una multa. Para referenciar lo que hemos anotado, hallamos dos casos que sobresalen dentro de las resoluciones publicadas por la prensa dadas por las mismas

⁹⁸ A.H.C, El Porvenir, julio 2, 1927, pág. 8, tomo 45.

⁹⁹ A.H.C, El Porvenir, julio 8, 1927, pág. 8, tomo 45.

autoridades: "por la 85 se impuso multa de cinco pesos al chofer Nicolás Burgos por manejar sin tener consigo la patente", en otra parte de la misma resolución encontramos que "por la número 86 se impuso el señor Victor M. Barrios por manejar sin tener la patente"¹⁰⁰.

Y por último quedan los accidentes, a los cuales se hacía necesario ponerle freno a este mal. Al revisar las fuentes nos encontramos con muchas infracciones, como la siguiente en el cual "el Agente número 36 condujo del paso de Puente de Heredia al chofer de la "*chiva*" número 45 que venía a una velocidad mayor que la permitida por la Ordenanza sobre el tráfico, habiendo tomado la izquierda para adelantarse al autobús número 50"¹⁰¹. Aunque las sanciones variasen, en cuanto a la accidentalidad de la ciudad, con esto entendemos que en verdad las autoridades civiles de Cartagena, estaban preocupados por los males que el tráfico automotor, en general, estaba causándole a las calles y vías de ésta, pero más que todo con el propio ciudadano cartagenero, por eso decimos que si hubo muchos accidentes, también hubo infracciones, de las cuales estas eran pagadas en dinero¹⁰² y a veces con cárcel¹⁰³, cuando hubiesen víctimas fatales.

¹⁰⁰ A.H.C, El Porvenir, junio 28, 1926, pág. 8, tomo 44.

¹⁰¹ A.H.C, La Patria, septiembre 7, 1923, pág. 7, tomo 7.

¹⁰² A.H.C, La Patria, mayo 9, 1927, pág. 7, tomo 33. "Exceso de velocidad del autobús 64 y para por exceso de luz. Por falta de anterior fue multado con cinco pesos el chofer del autobús número 34".

¹⁰³ A.H.C, La Patria, mayo 18, 1926, pág. 7, tomo 24. Los caso que están aquí ya se mencionaron antes, se hizo necesario repetirlos porque representan de igual forma el mismo ejemplo para el caso ya expuesto.

A manera de conclusión vemos que el transporte urbano significó un verdadero dispositivo de modernización, ya que este acortó la distancia, es decir que unió los puntos más extremo de la Cartagena de principios del siglo XX, aunque esta fuese pequeña aún. Influyó en la mentalidad y las costumbres del cartagenero, ya que lo adoptó como parte del diario vivir. Pero también ha sido un elemento que ha obligado a desprenderse de lo tradicional, pero este desprendimiento en muchas ocasiones generó incomodidad.

Igualmente vemos que hubo la necesidad por adoptar modelos extranjeros, o por lo menos tenerlos como referencia, pero sin embargo la misma ciudad trata de remediar sus propios males, es decir que crea sus cambios de forma endógena y la misma cita de la prensa dice que "para esta época en la ciudad lo que se está haciendo es señalar las calles de ida y vuelta". Pero sobre todo hay elementos en los que más se hace necesario que la ciudad se refuerce y es en el que "insiste en que debe multiplicarse los policías de tráfico, es decir uno en cada esquina y lo más importante es que los choferes reduzcan la velocidad a la hora de conducir"¹⁰⁴, bajo estos argumentos se podría decir que la ciudad sí podría vivir y convivir con un proceso de modernización que no dejara nada por fuera.

¹⁰⁴ A.H.C, Ibid.

CAPÍTULO III

Crecimiento hacia Extramuro

Desde los tiempos coloniales, la fragmentación en la que se vio abocada la nación tuvo como uno de sus elementos fundamentales la incomunicación, ya sea por los problemas geográficos o irregularidades preponderantes del territorio, ya sea por la falta fiscal que pudiera sortear este fenómeno geográfico o por la desidia o el juego de intereses de sus gobernantes que bien pudieron estar enfocados en mantener esa incomunicación como objeto del predominio regional andino sobre otras regiones, etc. En este sentido, la era republicana no es que haya cambiado mucho el aspecto comunicativo real del país; sin embargo, se hacían importantes esfuerzos por no quedar en un total rezago con relación a la llamada era moderna; así, el transporte va a jugar papel importante como un elemento modernizador que encamina a la nación en pos de la civilización, en donde la exportación agraria y una cierta industrialización son el eje del país económicamente hablando y su principal enlace con la era modernizadora¹⁰⁵.

En todo caso, es a partir de la república donde el interés práctico por comunicar a las diferentes regiones entra en rigor. Para el caso cartagenero, no ajeno a todo el país, esta iniciativa es emprendida a través de empresas particulares; este emprendimiento, a su vez, está ligado con el fenómeno urbanístico como fórmula,

¹⁰⁵ ZAMBRANO, Fabio. "La ciudad colombiana: una mirada de larga duración"; en: **Pobladores urbanos, ciudades y espacios**. Julián Arturo (compilador). T. M. Editores, ICAN Colcultura, Bogotá, 1994.

por un lado, de adjudicarse capitales económicos representados en la venta de lotes provenientes de la compra-venta de terrenos en algunos casos legados por particulares desde la colonia; y por el otro lado, es una manera de insertar a grupos de poblaciones 'ilegales' o espontáneas (las llamadas invasiones) dentro de un marco ciudadano a través de vías carreteables.

El propósito de este capítulo es visualizar cómo la ciudad va extendiéndose hacia el extramuro, posibilidad brindada por el transporte al abrir caminos de inserción en el orbe urbano, pues el transporte automotor masivo opera como 'puente' para tal fin, y es a partir de este que las nuevas rutas o vías urbanas van conformándose y acortando distancias. De esta forma, el área urbana se va diseñando de acuerdo a su interconexión con los sitios de trabajo, de diversión, de comercio, y, en definitiva, con los lugares representativos de la "civilización" (parques, mercados y, en general, el comercio en sus distintas formas: almacenes, bancos, etc.).

1. EL EXTRAMURO

Cartagena siguió funcionando sin mayores altibajos dentro del recinto amurallado siguiendo el módulo establecido por sus ingenieros coloniales hasta finales del siglo XIX y la primera década del XX. Sólo cuando la ciudad pudo reponerse demográficamente, se sintió la necesidad de expandirse más allá de su corralito de piedra; ya para entonces se dieron medidas "modernizadoras": "muralicidio", servicios públicos y ciertas empresas que brindaron algún aire renovador, y con ello

un nuevo estilo de vida, favoreciendo la expansión extramuros¹⁰⁶. De esta forma se requería una oxigenación habitacional en donde las primeras manifestaciones fueron las mansiones y, luego, la proliferación de casas en los ‘confines’ de la ciudad.

Es todo un estilo de vida ligado con el aspecto económico. Después de la colonia el mayor movimiento comercial de la ciudad seguía generándose en el mercado público y sus alrededores; todo funcionando dentro del recinto amurallado, en donde a la central de abastos – gracias a su funcionamiento colateral con la bahía – llegaban las maderas, los vinos, viandas y demás menesteres para la vida cotidiana. Este movimiento conlleva a que los habitantes se establezcan dentro del cordón amurallado o en sus afueras inmediatas (Getsemaní, San Diego, La Merced, El Cabrero, La Catedral, Pekín, Boquetillo y Pueblo Nuevo); es una tendencia a ubicar el sitio de residencia lo más próximo al lugar de trabajo y al abastecimiento de víveres y demás enceres para cubrir sus necesidades, pues el transporte de la época (finales del siglo XIX e inicios del XX) y los caminos de herradura no permitían otra cosa. Por otro lado, nos permiten establecer, en cierto sentido, cuáles eran los habitantes de cada sector o barrio: en San Diego, La Merced, El Cabrero o La Catedral vivían los “blancos” (comerciantes y empleados oficiales), para el caso del Centro, pero – incluso – convivían con la élite la gente del servicio doméstico (negros y mulatos) a manera de evitar que se fueran a sus viviendas ubicadas en las afueras de la ciudad y, de esta manera, evitarles un viaje penoso y posibles

¹⁰⁶ LEMAITRE, Eduardo. *Historia General de Cartagena*, Tomo IV, Bogotá, Banco de la República, 1983, pág. 471

excusas para no llegar o no presentarse al sitio de trabajo a tiempo al no contar los ciudadanos, en el momento, con un medio de transporte eficaz que pudiera romper estas barreras –amén de contar con el servicio de la servidumbre las veinticuatro horas del día-; en Getsemaní estaban localizadas las casas de los artesanos y personas dedicadas a diferentes oficios prestados en el mercado o sus alrededores (artesanos, cocheros, vendedores, prostitutas, etc.); es decir, guardaban cierta independencia con relación a la élite. Mientras que en Pekín, Boquetillo o Pueblo Nuevo, residían en su mayoría los estratos más bajos, dedicados a la economía informal.

A finales del siglo XIX, el sitio más allá del extramuro como lugar de residencia elitista, es el corregimiento de El Cabrero; sin embargo, aunque en el año de 1877 establecen su residencia matrimonial el presidente Núñez y su esposa doña Soledad Román¹⁰⁷, es sistemáticamente habitado a inicios del siglo XX en donde doña Soledad Román se dedica a vender parte de sus terrenos, como acontece en 1909 donde vende a Victoria Morales un solar situado en ese corregimiento, por valor de \$ 3,20¹⁰⁸; es posible que ella incursionara en el negocio de la finca- raíz, pues este mismo año "constituye hipoteca á favor de Rafaela Polanco Grice sobre una casa situada en la Calle de los Siete Infantes"¹⁰⁹ por valor de \$1.000 oro americano, en el centro de la ciudad. Otro dato que corrobora tal incursión de la esposa del presidente Núñez, es el referido por Piñeres al decirnos que "doña

¹⁰⁷ *Ibíd.* Pág. 471.

¹⁰⁸ A. H. C. Gaceta Departamental de Cartagena. Acuerdo n° 718, 9 diciembre de 1909.

¹⁰⁹ *Ibíd.* Acuerdo n° 712, 6 diciembre de 1909.

Soledad R. de Núñez compró los terrenos del barrio de El Cabrero al señor Manuel N. Jiménez y vendió los solares en que están construidas las casas¹¹⁰, en un intento por aclarar lo expuesto por Urueta, pues este hace mención al Cabrero como propiedad del señor Jiménez y que "...Está lleno este caserío de vistosas quintas de recreo de la gente acomodada de Cartagena. Va a construirse una ermita en este caserío¹¹¹"; luego, en 1983, Eduardo Lemaitre da fe que los terrenos del Cabrero y lo conocido como Marbella son herencia de doña Soledad, ya que habían sido de su difunta madre¹¹². (En el año de 1923 mediante la urbanización de Marbella, su actual dueño dice haber comprado estos terrenos a doña Soledad Román de Núñez)¹¹³. En todo caso, doña 'Sola' vendía solares y, de alguna forma, estaba relacionada con el sistema hipotecario de casas.

Ahora, es cierto que caseríos como La Boquilla, La isla de Barú, Pasacaballos o La Quinta, Alcibia y Caimán¹¹⁴, entre otros, ya existían –incluso, Caimán y Ternera aparecen referenciados en una acción de hipoteca del año 1900¹¹⁵-, aunque de manera dispersa; es más, Urueta y Piñeres nos hablan de Albornoz, Ternera, Caimán, Ceballos, Cospique, Torín, La Quinta, La Ceiba, etc.¹¹⁶, en su relación hecha sobre los caminos existentes en un tiempo en que la ciudad estaba representada por el cordón amurallado (el texto al cual hacemos alusión es de

¹¹⁰ URUETA y PIÑERES. *Cartagena y sus cercanías*.....pág. 16.

¹¹¹ *Ibíd.* Pág. 16.

¹¹² LEMAITRE, Eduardo. *Historia general de Cartagena*, tomo IV, Banco de la República, Bogotá, 1983, pág. 300.

¹¹³ A. H. C. "La Patria", 8 enero de 1923.

¹¹⁴ A. H. C. Registro de Bolívar, Relación nº 531, 1 noviembre de 1900.

¹¹⁵ *Ibíd.* Relación nº 93, 12 julio de 1900.

¹¹⁶ URUETA y PIÑERES. *Op. cit.*

1884). Por otro lado, en la relación que se hace de las cuentas sobre la carne, se menciona el valor de la conducción de reses desde la Isla de Gracia (hoy Manzanillo del Mar), la cual forma parte de la Hacienda El Bosque, herencia de la familia Román Vélez, que para la segunda década del siglo XX es loteada para convertirse en el barrio del mismo nombre¹¹⁷. Pero lo que más interesa para nuestro estudio, es el momento cuando asiduamente la urbanización de la ciudad entra en curso. Y esto va a suceder con la implantación de los servicios públicos, por un lado, y por el otro – lo que nos concierne específicamente –, la aparición del transporte masivo automotor; es lo que trataremos de analizar más adelante.

2. RED VIAL HACIA EL EXTRAMURO

Cartagena opera como modelo de ciudad 'centro- periferia' desde sus inicios, siendo su núcleo el cordón amurallado. Con el transcurrir del tiempo se comienzan a consolidar una serie de caminos y puentes que la ligarían con su zona extramural, en procura de insertarla a la ciudad núcleo o centro¹¹⁸. Por otro lado, este sistema de poblamiento va originando una serie de caseríos que luego darían lugar a los barrios de extramuro desde 1883¹¹⁹. Es así como tenemos que a partir de las parroquias y sus divisiones en otras menores, -según ordenanza de 1836 de la Junta Subalterna de Diezmos¹²⁰ -surge, de manera oficial, la consolidación de caseríos vecinos, como es el caso de la división de la parroquia del Pie de la Popa que dio oficialidad a los caseríos de El Espinal, Manga, Alcibia, Isla de Gracia (hoy

¹¹⁷ A. H. C. "La Época", 29 mayo de 1919.

¹¹⁸ REDONDO GÓMEZ, Maruja. *Cartagena de Indias. Cinco siglos de evolución urbanística*, Bogotá, UJTL- seccional del Caribe, 2004, págs. 68- 69 en adelante.

¹¹⁹ *Ibíd.* págs. 68- 69 en adelante.

¹²⁰ URUETA y PIÑERES. *Op. cit.*, pág. 61.

Manzanillo del Mar, donde tiene asiento La Casa de Huéspedes Ilustres) y Pie de la Popa¹²¹.

Mientras, la única manera posible de comunicación continuaban siendo los caminos y algunos puentes de madera a partir del transporte de tracción animal, o ya sea por las chalupas o canoas a través de los cuerpos de agua; y, en muchos casos, la movilidad se hacía a pie. Esto explica un poco por qué los barrios o caseríos estaban relativamente cerca de la 'ciudad', esto es, el Centro- en cuyas entrañas funcionaban barrios coloniales como La Merced, San Diego, San Agustín, Santa Catarina y La Catedral, siendo los más próximos a ellos zonas tuguriales en la cual se asentaron los barrios de Pekín, Boquetillo, Pueblo Nuevo (estos últimos eran una especie de prolongación de las murallas, donde estas servían de pared a las casas) y Getsemani quien se encuentra enmarcado dentro del recinto de piedra.

a) LOS VIEJOS CAMINOS: ANTECEDENTES DE LAS CARRETERAS

En lo referente a los viejos caminos, El Cabrero, como sitio de extramuro, no es más que una franja de playa denominada Santa Catalina (1807) que se comunicaba con el 'centro' mediante un revellín, y se recorrería en su interior a través de un camino nombrado 'avenida' de la Cruz Grande- según el plano de Perú de Lacroix, citado por el arquitecto Alberto Samudio Trallero¹²²; el revellín del Cabrero fue derribado en 1887¹²³, con lo cual la 'avenida' unía al barrio con el 'centro'. En definitiva vamos a

¹²¹ *Ibíd.* pág. 61.

¹²² SAMUDIO TRALLERO, Alberto. *La vida urbana en Cartagena en el siglo XIX*, UJTL- Seccional Cartagena, Cartagena, 2000.

¹²³ LEMAITRE, Eduardo. *Op. cit.* Pág. 530.

encontrar una serie de caminos de acuerdo a los mapas de los ingenieros militares Antonio de Arévalo y Manuel de Anguiano¹²⁴, muchos de los cuales sirvieron como punto de partida para las vías o carreteras con la introducción del parque automotor masivo en la ciudad; entre estos "encontramos el que comunicaba a Alcibia (Iglesia de María Auxiliadora) con el hoy Mercado de Bazurto (La Quinta) y daba paso a "una de las salidas hacia Turbaco pasando por el arroyo de Caimán (hoy Olaya Herrera) y la población de Ternera, e interceptando la avenida del oeste (...) hoy barrios de 13 de Junio, Fredonia y Pozón- en esta última queda una estructura de almacenamiento de agua a un costado de la ciénaga, que seguramente le dio el nombre a este"¹²⁵.

Otro ejemplo de que los viejos caminos se transformaron en calles o carreteras, es el de la Calle Real del Pie de la Popa, lo mismo puede decirse del Camino del Bosque- dicho sea de paso, El Bosque opera como hacienda hasta la segunda década del siglo XX-, por el cual pasaría más adelante una parte del tren para llegar a Mamonal al final del siglo XIX¹²⁶. Todos esperaban la llegada del parque automotor para acogerlos en su seno y ver instalados en definitiva a los nuevos barrios extramuros.

¹²⁴ ZAPATERO, Juan Manuel, (compilador). **Cartografía y relaciones Históricas de Ultramar, Colombia, Panamá, Venezuela**, Madrid, Editorial Servicio Histórico Militar, Tomo V, 1980. citado por SAMUDIO TRALLERO, Alberto. Op. Cit.

¹²⁵ *Ibid.*, pág. 15.

¹²⁶ NICHOLS, Theodore. Op. cit. Pág. 62.

3. NACIMIENTO DE NUEVOS BARRIOS EXTRAMURO

El surgimiento de estos nuevos barrios, como ya se ha acotado anteriormente, van a estar ligados a los caseríos que se fueron instalando a la vera de los caminos transmutándose- dichos caminos- en un conjunto de vías, creando un ordenamiento lineal: poblamientos que se acentúan bordeando los caminos transitables para luego, a partir de ello, derivarse un asentamiento nuclear¹²⁷. Algo parecido ocurrió- como ya vimos- con la división de la Ermita del Pie de la Popa en parroquias; es decir, cuando ya es una realidad la conformación de un caserío garantizado por una población considerable- ocupación o expansión hacia el centro-, entonces se lleva a cabo la ejecución de la implantación del lugar litúrgico en el medio del caserío o barrio; sólo así tiene sentido la incursión de La Junta de Diezmos; es decir, a partir de entonces se podrá contar con cierto número de fieles contribuyentes. Es de anotar que este modo habitacional es propio de los asentamientos espontáneos, y cuando reclaman se les consideren como caseríos o barrios legítimos, deben dar fe que los acrediten como buenos vecinos, además de contar con una inspección de policía o un lote destinado para ella; sin embargo son requerimientos nacidos con el nuevo siglo, tal fue el caso del barrio Rodríguez Torices y no con el proceso urbanístico de Manga, Pie de la Popa o El Cabrero.

Esto indica que los nuevos barrios conformados a partir de 1892 (época donde tiene lugar la más temprana cesión de terrenos demarcados por el área urbana, en que se da en concesión un espacio considerable a Carlos Vélez Danies para construir

¹²⁷ REDONDO GÓMEZ, Maruja. Op. Cit.

edificios en él¹²⁸), están ligados por un sello elitista en cuanto a su proximidad con la ciudad amurallada, como también por el beneficio de los servicios públicos: agua, luz y transporte. Así las cosas, no es extraño encontrar a los Vélez Danies, a los Martínez Camargo, Martínez Bozzi o a los Lemaitre, etc. comprando lotes en la isla de Manga que, debido a la fertilidad de su terreno, produce ricos frutos apetecidos en el mercado, dejando magníficos dividendos; es así como en una relación de los documentos públicos en la ciudad del año 1900, aparece la venta de dichos frutos en un solar de la isla por valor de \$2.000¹²⁹; en otras palabras, es un lugar espléndido que permite rememorar los tiempos de las haciendas. Daniel Lemaitre nos muestra en su "Corralito de Piedra" a algunos 'de la plana mayor de la incipiente Manga' en momentos en que se inauguraba el primer tranvía de tracción animal en la ciudad (1892):

"El día de su inauguración Miguelito Martínez R., don Amaranto Jaspe, José M^a. Espriella, Carlos Lecompte, Luis Piñeres, Augusto Martelo y otros de la plana mayor de la incipiente Manga, dimos una vuelta por los barrios, alborotando más gente que la llegada del cardenal Benlloch..."¹³⁰

Igual lo reseñan los movimientos de compra- venta de lotes presentados en La Gaceta Departamental sobre las escrituras otorgadas; por ejemplo, para el año de 1909 Matilde Tono de Lemaitre vende a Daniel Lemaitre un solar situado en la Isla

¹²⁸ Acuerdo N° 11 de 2 de septiembre de 1892. Citado por Álvaro Casas Orrego. "Expansión y modernidad en Cartagena de Indias 1185- 1930"; en: **Historia y Cultura**. Universidad de Cartagena, Cartagena, diciembre de 1994, n° 3.

¹²⁹ A. H. C. Registro de Bolívar, sección de Documentos Públicos, Relación n° 87, pág. 22, septiembre 22 de 1900.

¹³⁰ LEMAITRE, Daniel. **El Corralito de Piedra**. Editora Bolívar, Cartagena, 1949, pág. 104.

de Manga, o Carlos Vélez Danies comprando terrenos en esta misma isla; igual ocurre con los Camargo o con Dionisio Jiménez¹³¹ quien se constituiría en el abanderado urbanizador sistemático de la isla en la primera década del siglo pasado. Del mismo modo, Manga funciona como una especie de sede para los alojamientos presidenciales: en 1933 el presidente Olaya Herrera se hospeda en casa de José Vicente Mogollón, en 1934 el mismo Olaya se queda en casa de Nicolás del Castillo, y para 1940 el presidente Eduardo Santos se aloja en la residencia del señor José Vicente Mogollón. Aunque no sabemos la fecha en que se implanta el primer aeropuerto oficial en la ciudad, si tenemos conocimiento por intermedio del 'Diario Oficial' según citación hecha por Theodore Nichols de que en Manzanillo del Mar, al sur de la isla de Manga, funcionaba el aeropuerto en 1938 y se discutía la posibilidad de mudarlo a otro lugar¹³²

Mientras que El Espinal- en donde tiene su asiento los talleres de la locomotora Cartagena- Calamar y por ende asociado con el ruido y la grasa-, El Pie del Cerro – carente de una vegetación frondosa que diera paso a casas campestres y, además, teniendo como epicentro una fortificación (el Castillo de San Felipe de Barajas) de la cual la élite quería escapar-, La Quinta –alrededor de una ciénaga y sitio de pescadores artesanales, teniendo en cuenta que las zonas ubicadas a los pies de caños y lagunas están relacionadas con los focos de enfermedades- eran lugares para habitantes de estirpe popular

¹³¹ A. H. C. Gaceta Departamental, folio sobre escrituras notariales.

¹³² Diario Oficial, citado en: NICHOLS, Theodore. Op. cit., pág. 276

Esto también explica el por qué los servicios públicos de entonces cobijaban al Cabrero, Manga y Pie de la Popa en la primera década de 1900. Ya para entonces Dionisio Jiménez realiza la urbanización sistemática de la isla de Manga, cuyo trazado es elaborado por el arquitecto italiano residenciado en Cartagena Luis Felipe Jaspe¹³³. Del mismo modo vamos a encontrar la incursión de los Román Vélez y de Marcelino y Carlos Vélez Danies en la empresa del transporte automotor masivo¹³⁴ -todos con propiedades en la Isla de Manga-, importando desde los Estados Unidos automóviles con capacidad para seis pasajeros por 'chiva'; otro ganadero, Diego Martínez, también 'dueño de Manga', vinculado al negocio del transporte trae en el año de 1912 vehículos con capacidad para ocho personas, con lo cual la prensa espera que sea el comienzo para la sustitución del transporte de tracción animal¹³⁵. Absolutamente todas las 'chivas' de la época pasaban por Manga.

También vemos que los usuarios de Manga son los que más llaman la atención sobre la prestación del servicio inadecuado de transporte¹³⁶ sintiéndose en ellos "sardinas en lata" debido al escaso cupo y al aumento del número de usuarios; igualmente vemos que a partir de los choques y accidentes ocurridos entre las 'chivas' o autobuses en Manga se comienzan a tomar medidas con tinte monetario a modo de buscar correctivos, tales es el caso que señala la prensa del 17 de enero de 1917 en que se multa al culpable de un choque con la suma de 20 pesos por

¹³³ LEMAITRE, Eduardo. Op. cit.

¹³⁴ A. H. C. "La Época", 15 enero de 1912

¹³⁵ A. H. C. "La Época", 8 de noviembre de 1912

¹³⁶ A. H. C. "La Época", 2 de octubre de 1913.

parte de la policía¹³⁷. Las principales demandas por las incapacidad de los buses en cuanto a cupos y al número de estos automotores, se puede entender si tenemos en cuenta que en Manga operaban industrias tales como las de jabones "La Palma", la de jabones perfumes y sombreros de Daniel Lemaitre, la de hielo de Franco Covo y Cía., etc.¹³⁸ y, de hecho, por la servidumbre que allí opera que, ahora sí, contaban con medios adecuados que los transportara.

Otra de las preocupaciones de los moradores de Manga es el malestar ocasionado por focos tuguriales pegados a las murallas circunvecinas a dicho barrio. Esto lo podemos ver en fotografías sobre el viejo rincón de la muralla del Reducto, situado en el extremo de calle Larga, a mano derecha, saliendo por la vía que conduce al puente Román. "En ese sitio se habían levantado bajo la indiferencia en general y en terrenos pertenecientes a la nación, unas casuchas que habitaban personas pobres. Tanto ese rincón como la muralla adyacente estaban en condiciones deplorables desde el punto de vista sanitario. Era, pues, algo que ya pedía a gritos se dictará alguna medida para hacer desaparecer ese estado de casas, sobre todo, por la posición que tiene ese lugar, a la entrada de uno de lo barrios más florecientes de la ciudad, el pintoresco de Manga (...)"¹³⁹. Por lo tanto, se hace claro la división espacial entre los lugares reclamados por la élite y el pedido de verse separados de sitios de "invasiones", identificados estos como lugares sinónimos de pobreza.

¹³⁷ A. H. C. "La Época", 17 de enero de 1917.

¹³⁸ LEMAITRE, Eduardo. Op. cit. Pág. 541.

¹³⁹ A. H. C. "La Patria", 6 de junio de 1928.

En estos, algunos sitios considerados marginales, el transporte también es una necesidad, por lo que se reclama la presencia de éste. Así, en 1927 los habitantes de las calles Camino Arriba y Camino Abajo ubicados en las afueras de la ciudad – continuos a la Iglesia María Auxiliadora- exigen de los buses que realizan el recorrido hacia Manga, lleguen a dichas calles¹⁴⁰; esto originó un acuerdo entre los empresarios haciendo que los buses del Pie de la Popa, algunos, efectuaran tales recorridos. La queja era originada porque los vecinos en mención tenían que caminar mucho para poder coger una chiva.

Este tipo de quejas dio pie a la reglamentación sobre la circulación del transporte urbano e interurbano de Cartagena¹⁴¹, y con ello los vehículos siguen haciendo caminos en donde las rutas debían tener unas calles o vías fijas que indicaran el camino a seguir y se reglamenta también el uso de unas tablillas en sitios visibles de los autobuses señalando las tarifas y la ruta destinada.

En estas instancias lo realmente destacable es como la ciudad comienza a urbanizarse hacia la periferia teniendo como fundamento el advenimiento de un sistema de transporte automotor masivo. Para tal ejemplo nos valemos de la información periodística del año de 1919¹⁴², de mucha valía si consideramos la extraordinaria escasez de fuentes sobre el tema; pues bien, en un amplio reportaje a

¹⁴⁰ A. H. C. "El Mercurio" 4 de agosto de 1927, tomo 1.

¹⁴¹ A. H. C. "La Patria", 4 de enero de 1930, tomo 53.

¹⁴² A. H. C. "La Época", 29 de mayo de 1919, Pág. 1 – 3.

los hermanos Román Vélez, este medio noticioso informa sobre el loteaje de la hacienda El Bosque, dando un valioso testimonio de cómo se estaba pensando la ciudad desde el punto de vista del “progreso” ya que las haciendas se fueron convirtiendo en barrios teniendo en cuenta la innovadora presencia del automóvil.

La hacienda El Bosque heredada por los hermanos Román Vélez por parte de su abuelo, se convierte en el barrio del mismo nombre en el cual las esquinas serían curvilíneas para evitar los accidentes entre los automóviles -hecho aprendido del pasado reciente-, del mismo modo la planificación tendiente a lo carretable es amplia “...las avenidas tienen diez y ocho metros de ancho, y las calles doce... **será el único barrio (...) de aspecto moderno**”¹⁴³ (las negrillas son nuestras); además, comenta Manuel Román Vélez –uno de los urbanizadores y herederos de dicha hacienda-, las casas contarán con un frente espacioso capaz de ser arborizado.

Esta última descripción manifiesta la visión de casa-finca con que se urbanizaba a la ciudad, anteriormente en Manga y El Cabrero se dio este mismo tipo de concepción en lo referente a lo espacial: amplios frentes y patios los suficientemente espaciosos para la siembra de árboles frutales, pues uno de los propósitos iniciales es que fueran sitios de descanso. De igual manera, esta información nos hace pensar sobre las formas en que las antiguas haciendas- venidas desde la época colonial-, a partir del loteaje de su terreno van originando barrios modernos, siendo la misma transformación sufrida por el Cabrero (hacienda heredada por doña Soledad Román

¹⁴³ *Ibid.*

de Núñez por parte de su madre Soledad)¹⁴⁴, Ceballos (antigua hacienda contigua a Cospique a cuyo cacique estaba sometida antes de la conquista; deriva del conquistador Francisco de Zeballos, su 'primer dueño' en 1620), Albornoz (es otra hacienda contigua a Cospique, que pertenece hoy al señor Miguel Díaz Granados. Albornoz era el apellido del 'primer dueño'), Ternera (nombre de su poseedor en 1539)- sus habitantes de finales del siglo XIX y principios del XX producían carbón para comercializarlo en Cartagena-, Cospique (era la residencia de un poderoso cacique); Manga (propiedad de don Federico Romero)¹⁴⁵, Crespo, cuyo nombre pertenece a su primer propietario, etc.

Además, nos dice sobre el principal objetivo del siglo XX en que las urbanizaciones esencialmente cumplían el papel de casa de recreo por parte de la élite para salir del aire asfixiante de las murallas, sólo que ahora la variante venía dada por ese modelo de la modernización como lo fue el automóvil o el parque automotor colectivo, ya sea para traslado particular o masivo que hacía llegar a las personas a sus sitios de placer o de trabajo: mercado, teatros y a otras localidades representativas de la modernización. Así los urbanizadores del Bosque usaban 'el gancho' de sus modernas calles para llamar la atención de sus posibles compradores; además, estaba la alternativa de llegar a él por intermedio de la comunicación acuática, pero ¿quiénes eran esos afortunados?, nadie más que los "señores, señoritas y caballeros..." que podían costearse el viajar a "... un nuevo lugar, donde por la módica de diez centavos, pueden ir a pasar las aburridas tardes

¹⁴⁴ LEMAITRE EDUARDO. Op. cit., pág. 300.

¹⁴⁵ URUETA y PIÑERES. Op. cit.

de la ciudad amurallada”, esos a los que los Román recibirían con una orquesta¹⁴⁶: los caballeros, señores y señoritas compradores en potencia.

En el mismo sentido el transporte automotor colectivo le fue dando vitalidad a esa gama de poblamiento nuclear que, si bien no podían comprar una casa en El Bosque, El Cabrero, Pie de la Popa o Manga o ni siquiera pagarse un rápido viaje en una lancha 'esplendida', si reclamaban por un medio de transporte que los dejara, si no en la puerta de sus casas, al menos contentarse con tan sólo caminar hasta la carretera principal y hacerse a la chiva u ómnibus. De ahí las quejas de estos usuarios pregonando porque este medio de transporte se hiciera pasar por los barrios que aún no contaban con este servicio¹⁴⁷ y así poder reducir el trayecto a recorrer en busca de él. En tal sentido, tenemos que el transporte automotor masivo va ordenando una nueva visión de exclusión al ir haciendo más apartados el conjunto de casas de los pobres con respecto a la de los ricos y sus cercanías con el centro como sitio donde funciona el comercio, estamentos oficiales y lugares representativos de la modernización.

Por otro lado, la forma urbanizadora con que se planeó El Bosque puso en práctica la reglamentación para futuros proyectos del mismo carácter en otros barrios. Vamos a encontrar que a partir de 1921 el Concejo entra a reglamentar sobre cómo deben ser los proyectos urbanizadores para los nuevos barrios, siendo fundamental la longitud y anchura de las avenidas o carreteras, tal como queda expresado en el

¹⁴⁶ A. H. C. "El Porvenir", 7 abril de 1919, pág. 4, tomo 24.

¹⁴⁷ A. H. C. "La Patria", 4 enero de 1930.

Artículo 4º del citado Acuerdo¹⁴⁸- encontramos que para estas últimas, la anchura no debe ser menor de doce metros, teniendo como ejemplo el diseño de El Bosque-, el incumplimiento de tal requisito (en el cual se hace mención al nombre del barrio, servicios que se instalarán en él, paseos, plazas y demás detalles) amerita una sanción monetaria de diez a cincuenta pesos (Art. 5º). Para tales requerimientos el municipio cuenta con un ingeniero como perito avalador de los proyectos en cuestión.

En el año de 1922 se dicta un Acuerdo más específico por parte del Concejo, haciendo hincapié para que “la conexión del nuevo barrio con la ciudad reúna las debidas condiciones de seguridad, comodidad y salubridad, tales como puentes, viaductos, tranvías, calzadas automoviliarias (las negrillas son nuestras)...” como aparece sentado en el Artículo 2º. Luego alude, por si hay alguna duda con respecto a la importancia que deben dar los urbanizadores al fenómeno nuevo y creciente del transporte, “el trazado preciso y completo de avenidas y carreteras, calles, plazas, paseos, parques, etc.; la división de cada manzana en solares (...)”¹⁴⁹ establecido en el aparte c del Art. 2º.

Pero hay más, estableciéndose una diferencia entre la denominación de lo que es la calle y lo que es la avenida, igualmente entre lo que son las vías y los lugares públicos; para el caso de las calles y avenidas, éstas se diferencia por que las primeras “son vías públicas de segundo orden que cruzan transversalmente” con las

¹⁴⁸ A. H. C. Gaceta Municipal. Acuerdo Nº 20, tomo 6, 15 junio de 1921.

¹⁴⁹ A. H. C. Gaceta Municipal. Acuerdo Nº 53, tomo 7, 20 octubre de 1922.

avenidas, en cuanto a estas, se definen como "vías públicas de primer orden, que de ordinario recorren el lote urbanizado en su sentido longitudinal, o que por su conexión con otra vía pública existente de importancia por su **movimiento de tráfico** (las negrillas son nuestras) (...) toman el carácter de vías principales- Art. 5º. En lo concerniente a la anchura de las carreras o avenidas, dice el Art. 6º, estas no deben tener ser menor de quince metros, y para las calles no menor de doce, corroborando las reglas adoptadas de los urbanizadores del barrio El Bosque en 1919.

Sin embargo, desde la incursión del parque automotor masivo en la ciudad, todos los urbanizadores lo tienen presente como hecho garante para asegurar sus inversiones a través de la venta de sus solares. Es así como para 1918 los urbanizadores del barrio Crespo lo promocionan a partir del ancho de sus calles y avenidas por las que puede transitar el automóvil cómodamente a una distancia del centro de ocho minutos en carro¹⁵⁰. Lo mismo podemos decir de la urbanización de Marbella en 1923¹⁵¹, por parte del Dr. Constantino Pareja quien las compró a doña Soledad Román de Núñez; igual ocurre con la promoción de Bazurto, cuyo propietario Rafael Burbán hace énfasis en la comunicación de este con los buses de Manga a través de un muelle¹⁵²

¹⁵⁰ A. H. C. "Diario de la Costa", 24 junio de 1918, Pág. 3, tomo 5.

¹⁵¹ A. H. C. "La Patria", 8 enero de 1923, Pág. 7, tomo 3.

¹⁵² A. H. C. "La Patria", 12 febrero de 1923, Pág. 5, tomo 3.



Tanto influye el transporte automotor masivo en el modo de planificar la ciudad que para el Concejo Municipal se convertía en requisito indispensable para aprobar el proyecto urbanizador.

CONCLUSIÓN

Desde el punto de vista local Cartagena, a pesar de su desplazamiento como puerto comercial del país, apuntaba a un crecimiento demográfico que, aunque de forma moderada, implicaba una tendencia a ubicar los lugares de residencia en sitios por fuera del sector amurallado por lo que se va generando una necesidad en cuanto al ir y venir por parte de sus habitantes, principalmente a los sitios en los cuales funciona el mayor movimiento económico de sus habitantes (fábricas, estamentos oficiales como notarías, mercados, etc.) que tienen su radio de acción en el centro de la ciudad. De igual forma el movimiento de campesinos y de otra clase de labores hace imperioso un traslado de mercancías y de personas de puntos circundantes de la Heroica. Con todo esto el transporte automotor masivo en las primeras décadas del siglo XX se va incrementando como fórmula de hacer menos penoso el traslado hacia el centro de operaciones de las diversas actividades tanto de tipo comercial como cultural.

Podemos decir que con la introducción del parque automotor masivo en la ciudad, ésta empieza a tener un cambio de su estructura física que a su vez tiene gran repercusión dentro de la mentalidad del cartagenero entre los años de 1910 a 1930. Desde estos instantes el ciudadano se acostumbrará a usar el transporte como medio de acortar las distancias y tiempo, reclamando más su presencia. Por otro lado, con el incremento de la población, proceso que es jalonado por la dinámica del crecimiento industrial, se hace necesario incrementar el número de los autobuses.

En este mismo sentido, la explosión demográfica que sufre Cartagena la obliga a refugiarse en sitios por fuera del cordón amurallado; estos sitios, primordialmente, son ubicados en lugares que para la élite le recuerden los tiempo de la hacienda, tal es el caso de Manga, El Cabrero y El Pie de la Popa, aunque se puede entender que van a haber nuevos barrios, que su creación es vista como una forma de exclusión, tal es el caso de Rodríguez Torices, El Espinal, La Quinta, Caimán (Olaya Herrera), entre otros. En este sentido el transporte automotor masivo jugó un papel primordial en ello, ya que no es lo mismo ser habitante de Manga o El Cabrero que serlo de Caimán o de Albornoz, por ejemplo, lo primeros van a contar con unas vías en mejores condiciones que la de los segundos con unas vías llenas de significantes lodazales que imposibilitan el tránsito de dichos vehículos.

Sin embargo, siendo Cartagena una ciudad de escasas industrias, la del automotor masivo es una buena alternativa para algunos empresarios (Diego Camargo, Vélez Danés, entre otros), lo mismo que para empresarios de la finca- raíz en procura de hacer atractivos sus ofertas. Esto hace que el arreglo o la construcción de carreteras sea parte de la preocupación particular u oficial. Pues, por un lado, el crecimiento de la ciudad hacia extramuro ameritaba la extensión del parque automotor masivo; y, por otro lado, se hacía inherente la urbanización más allá de los puntos más cercanos como Manga, El Cabrero o El Pie de la Popa. Entonces, para ambos empresarios era imperioso tener presente el arreglo o construcción de las vías como un agregado al superávit que permitiera la acumulación de capital.

Pero no sólo estos empresarios requerían de las mejoras o construcción de carreteras, junto a ellos se encontraban los mismos habitantes periféricos como jalonadores del proceso. A través de quejas en la prensa local, estas personas reclamaban que se les tuviera en cuenta como potenciales o reales usuarios de los vehículos exigiendo que éstos incluyeran en sus rutas recorridos a sus barrios.

Entre tanto, el transporte automotor masivo va originando otro tipo de planificación en la ciudad. Urbanizaciones como la del Bosque se piensa a partir de este fenómeno y, en lo sucesivo, se reglamenta sobre cómo debe tenerse en cuenta involucrar a los automóviles en esa planeación del casco urbano. El nuevo plan urbanizador sobre el trazado de nuevos barrios tenían insertados la ubicación de vías o carreteras, pues ya no era posible excluir al novedoso fenómeno del automotor y, por lo menos, si la "chiva" no llegaba hasta las mismas puertas de las viviendas, al menos existía una avenida o carretera principal que facilitara el abordaje de manera más próxima a ellas.

Por otra parte el parque automotor masivo cumplió el papel de normativizar, caso específico de esto es la creación de normas y leyes que tiene como fin legalizar la práctica del transporte en la ciudad. A través de un número de normas surgidas de la práctica, pues era un fenómeno innovador (Cartagena fue la primera ciudad colombiana que comenzó a promulgar leyes sobre el transporte, como es la creación de patentes o licencias, que certifique al conductor del autobús ante los

usuarios y autoridades), se buscaba que los choferes fueran moderados en cuanto a la velocidad imprimida a los automotores y hacia el trato a los usuarios. Igualmente se buscaba que los dueños de los autobuses se preocuparan por mantener a sus vehículos en buen estado, de lo contrario se prestaba a fuertes críticas a nivel de la ciudad; asimismo se crea un orden en cuanto a los caminos que deben seguir los autobuses, pues así el usuario sabría dónde tendría que esperar el autobús, reglamentar el porte de unas tablillas indicando hacia el destino al que ésta se dirigía, como también la implantación de placas como forma de identificar el automotor.

En definitiva, el parque automotor masivo era beneficioso para todos los actores sociales en juego, ya sea empresario, usuario u oficial. Todos, de alguna manera, lo utilizaban, les representaban dividendos como propietarios o a través del pago de impuestos (que bien lo necesitaba el fisco). A la vez, dinamizó el crecimiento urbanístico hacia la periferia.

BIBLIOGRAFÍA

I FUENTES PRIMARIAS:

A.H.C. (Archivo Histórico de Cartagena) sección prensa comercial

- El Diario de la Costa (1916 - 1930)
- La Época (1911 - 1922)
- El Mercurio (1927 – 1930)
- La Patria (1922 - 1930)
- El Porvenir (1910 - 1928)
- La Unión Comercial (1915 - 1916)

A.H.C. sección prensa oficial

- Gaceta Municipal (Acuerdos y Ordenanzas) 1900 – 1930.
- Registro de Bolívar 1900.

Fuente primaria visual, Fototeca Histórica de Cartagena de Indias

II FUENTES SECUNDARIAS

- ABELLO, Claudia. Historia del Pie de la Popa, el encanto de un barrio cartagenero. Editorial Lealon, Medellín, 1999.
- APRILE – Griset, Jacques. "la ciudad colombiana, siglo XIX y siglo XX". Banco Popular, Bogotá, 1992.
- Así es Cartagena. Ediciones Gamma.
- BEAUJU, Garnier, J. y Chabot, G.: Tratados de Geografía Urbana, París, A, Colin, 1963. Trad. Barcelona, Vincens Vives, 1970.
- BORSODORF, Axel. "Contexto Cultural de la Morfología Urbana". Revista Universitas, No. 4, volumen XXVII, Junio de 1990.
- BOTERO GÓMEZ, Fabio. "Historia del Transporte Público en Medellín". Editorial Secretaría de Educación y Cultura de Medellín. Medellín: 1998.
- BRUNHES, Jean. Y Deffontaines, Pierre. "Geografía Humana". Ed. Abreviado por Mme. Jean Brunhes Dalamar y Pierre Deffontaines. Trad. Joaquín Comas Ros, 3ed Barcelona. Editorial Juventud, 1969.
- CASA ORREGO, Álvaro, "*Expansión y Modernidad en Cartagena de Indias 1885 - 1930*". En: Historia y Cultura. Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena, Diciembre 1994, Editorial Lealon. N° 3.
- CORREDOR, Consuelo. Modernismo sin modernidad. Modelos de desarrollo en Colombia. El Cinep (Centro de investigación y educación popular), Bogotá, 1990.
- DUBY, Georges. En Francia, Francia urbana. Revista de Sociología, UNAULA No. 21, Medellín: Julio 1998.
- ELÍAS, Norbert. El proceso de la civilización. Investigaciones sociogénéticas y psicogenéticas. Fondo de Cultura, 1987, Ciudad de México.

- LEMAITRE, Daniel. El Corralito de Piedra. Editora Bolívar, Cartagena, 1949.
- LEMAITRE, Eduardo. Historia General de Cartagena, Tomo IV, Bogotá, Banco de la República, 1983.
- MAUNIER, René. Introducción a la Sociología / traducción: Julio Vega, Santiago de Chile, Editorial Luz, 1993.
- MELO, Jorge Orlando, Algunas consideraciones globales sobre "La modernidad y modernización en el caso colombiano". En: www.lablaa.org/blavirtual/revistas/analisispolitico/ap10apdf.
- NICHOLS. Theodore E. Tres puertos en Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla. Biblioteca Banco Popular. Bogotá 1973.
- PANIAGUA, Rosa y Raúl. Getsemaní Historia, Patrimonio Bienestar social en Cartagena. Coreducuar, 1993.
- PINEDA GIRALDO, Roberto, "*Los Grandes Temas de la Antropología Urbana*". En: Maguare, Vol.8. N° 9 1993.
- POSADA CARBÓ, Eduardo. El Caribe colombiano. Una historia regional (1870- 1950). Bogotá, Áncora editores, 1998.
- REDONDO GÓMEZ, Maruja. Cartagena de Indias. Cinco siglos de evolución urbanística, Bogotá, UJTL- seccional del Caribe, 2004.
- ROMERO, Alonso. Geografía económica e histórica de Bolívar. Editorial el gráfico. Bogotá. 1940.
- SAMUDIO TRALLERO, Alberto. La vida urbana en Cartagena en el siglo XIX, UJTL- Seccional Cartagena, Cartagena, 2000.
- SOLÉ, Carlota. Modernidad y Modernización. Prefacio de A.D Smith. Barcelona. Antrhopos, 1998, 305 P.
- URUETA y Piñeres, José. Cartagena y sus cercanías: Guía descriptiva de la capital del departamento de Bolívar: segunda edición corregida, notablemente aumentada e ilustrada por Eduardo G. de Piñeres (Cartagena 1912).

- ZAMBRANO, Fabio. "La ciudad colombiana: una mirada de larga duración"; en: Pobladores urbanos, ciudades y espacios. Julián Arturo (compilador). T. M. Editores, ICAN Coicultura, Bogotá, 1994.
- ZAPATERO, Juan Manuel, (compilador). Cartografía y relaciones Históricas de Ultramar, Colombia, Panamá, Venezuela, Madrid, Editorial Servicio Histórico Militar, Tomo V, 1980.

ANEXOS

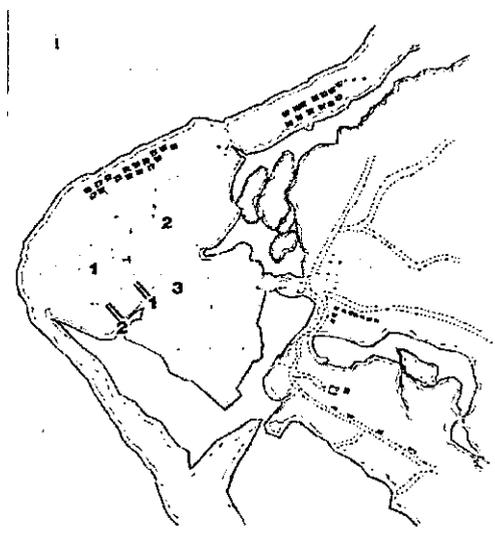
las enfermedades infecciosas que se asocian a la amenaza de parto y el trabajo de parto pretermo son vulvovaginitis coriomionitis cistitis nielocofitia

MODERNIDAD COMO EXCLUSIÓN DE DIFERENCIAS SOCIALES Y CULTURALES

En el presente escrito trataré de elucidar los hechos o situaciones que se desprender de esa concepción que suele tenerse de la ciudad en los últimos tiempos, a saber: la ciudad como materialización de progreso. Debido a que hay cierto ideal de ciudad modernizada, es decir, un proyecto de ciudad ordenada que empieza a gestarse durante el siglo XX; pero dicho proyecto genera el respaldo o la justificación de políticas que marginalizan, humillan, estigmatizan, discriminan y violentan a todos aquellos sujetos y espacios que no cumplen con las lógicas de esa ciudad moderna. Lógicas que no son más que la de una ciudad ordenada, militarizada, segura y estéticamente agradable. En esta parte cabe anotar varios interrogantes, tales como, qué tan moderna es una ciudad donde se ve al otro que no cumple con ojos diferentes como el enemigo del progreso. Además es posible

PLANO 23

Estructura urbana siglo XIX,
plazas, invasiones, caseríos

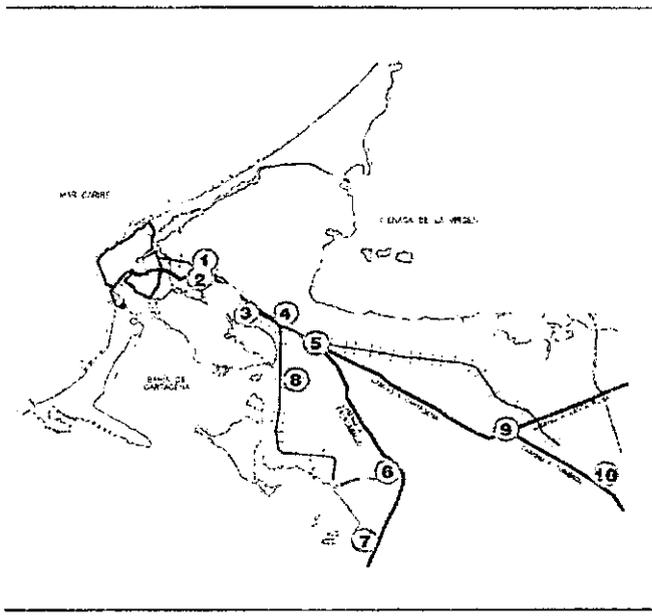


- PLAZAS**
 - 1 - PARQUE DE BOLIVAR
 - 2 - PARQUE TRINIDAD Y MARTIN
 - 3 - PLAZA DE LA INDEPENDENCIA
- INVASIONES**
 - BOQUILLON
 - PIEDRA
 - PUERTO NUEVO
- CASERIOS**
 - ESPIRA
 - EL CASERIO
 - PIE DEL CERRO
 - PIE DE LA POPA
 - VALLE
- ESTRUCTURA MILITAR**
 - 1 - FUERTE DE LA BOCA DEL FUERTE
 - 2 - FUERTE DE LA ARMA DE MERCADERES (PUERTO)
- CAMINOS**

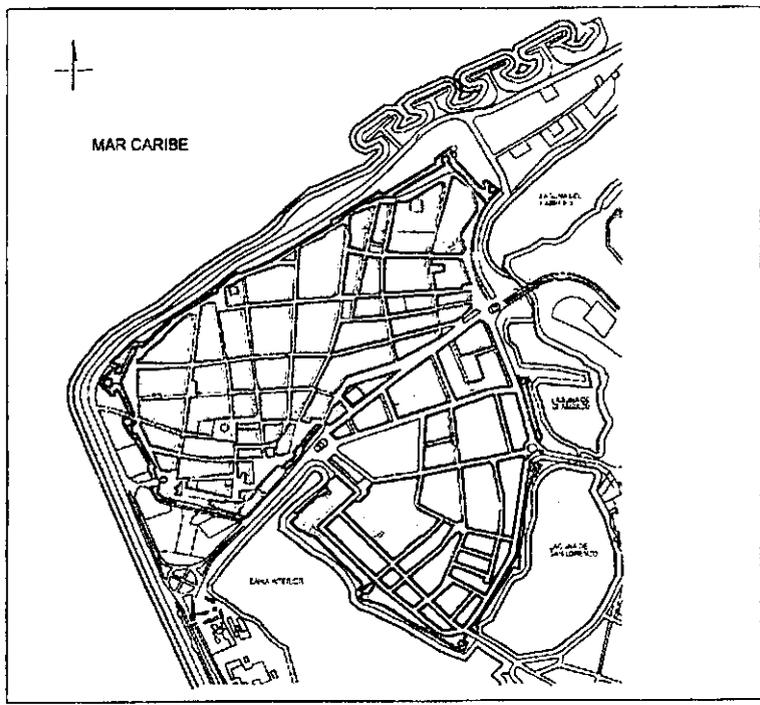
Fuente: Plano parcial de Manga por
A. Buonpensiere y Terraohien,
Cartagena, 1849.

ESQUEMA 3

Sistema de organización

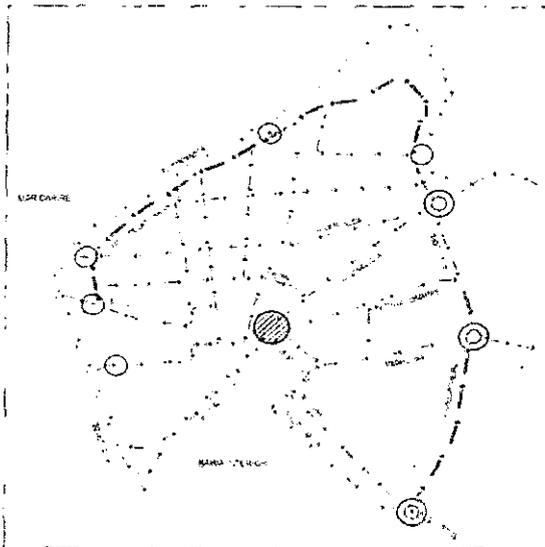


- CIUDAD ANTIGUA**
- ANTIGUO DISTRITO DEL PIE DE LA POPA**
- BARRIOS Y AGREGACIONES**
 - ESPIRA
 - PIE DEL CERRO
 - CALLE ARRIBA
 - EL TORNILLO
 - LA SERRA
- AGREGACIONES**
 - DE BALLEUS
 - ALBORNIC
 - OLIVERO
 - CAJON
 - LA SERRA
- CAMINOS**
- VIAS DE TREN**



PLANO 25
Estructura de barrios

- BARRIO DE GETSEMANÍ
- BARRIO DE SAN DIEGO
- CENTRO
- LA MATUNA



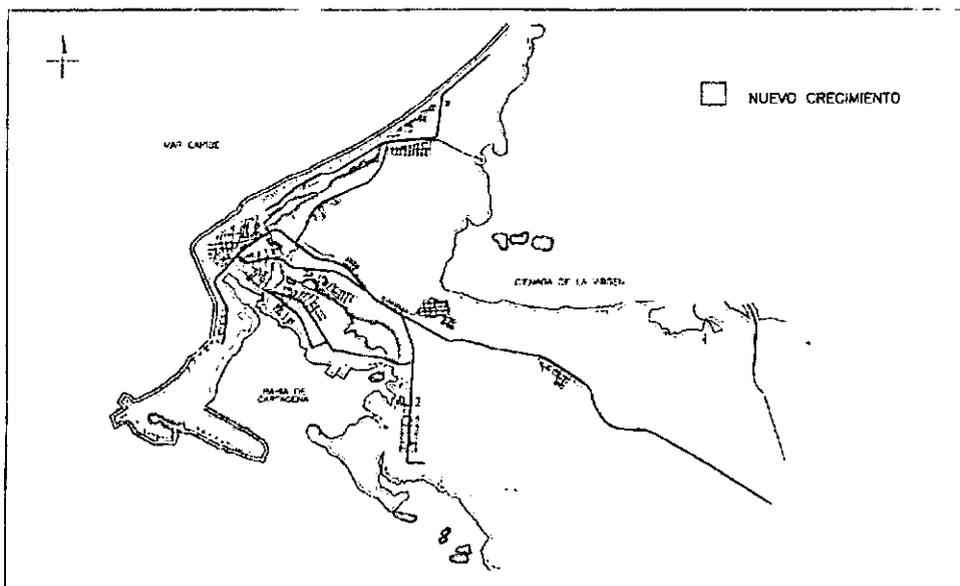
ESQUEMA 6

Modelo del flujo vehicular

- CIRCULO INTERIOR A LA MURALLA
- ↔ CIRCULO EXTERIOR A LA MURALLA
- FLUJO INTERNO
- PUERTAS EN LA MURALLA DE ACCESO Y SALIDA
- CONEXIÓN CON ZONAS EXTRAMUROS
- NODO PRINCIPAL

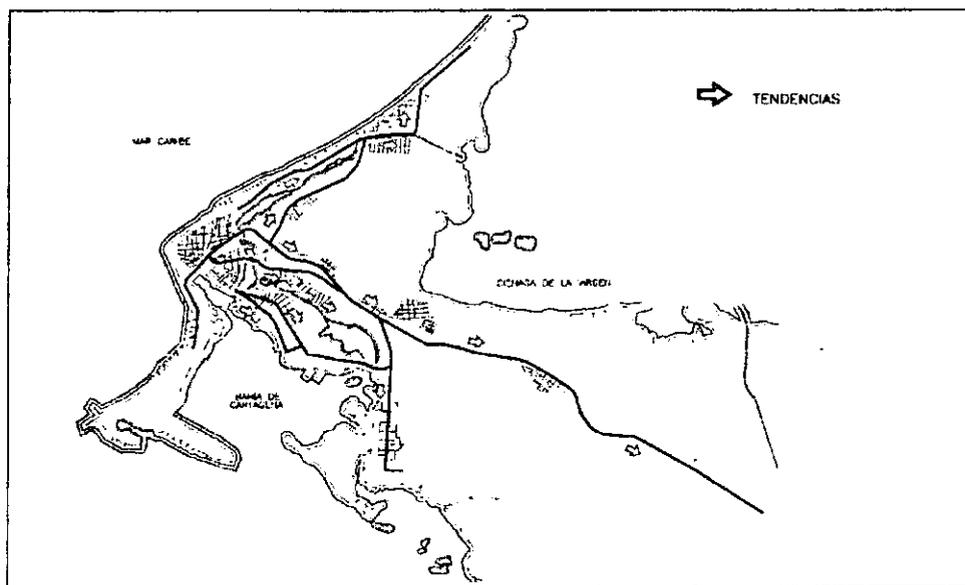
PLANO 26

Expansión 1900-1930



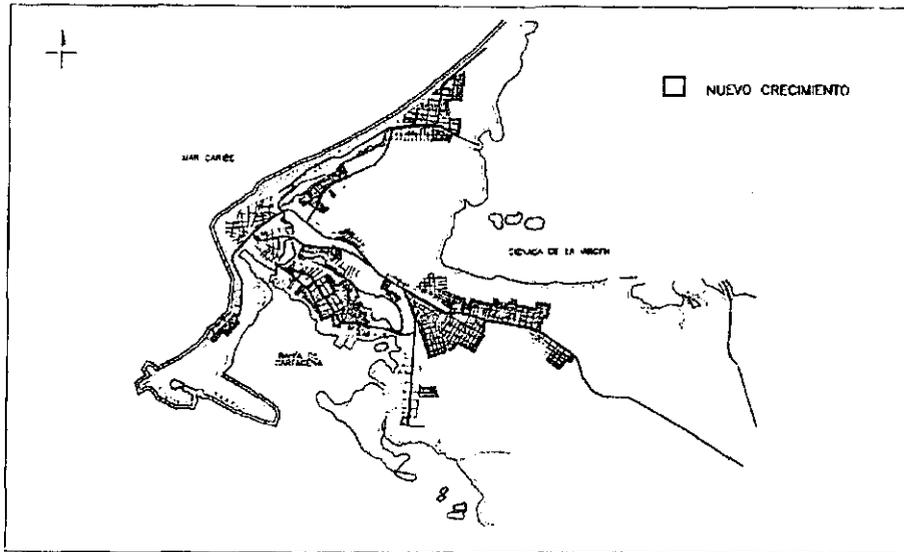
ESQUEMA 7

Modelo de expansión, tendencias 1900-1930



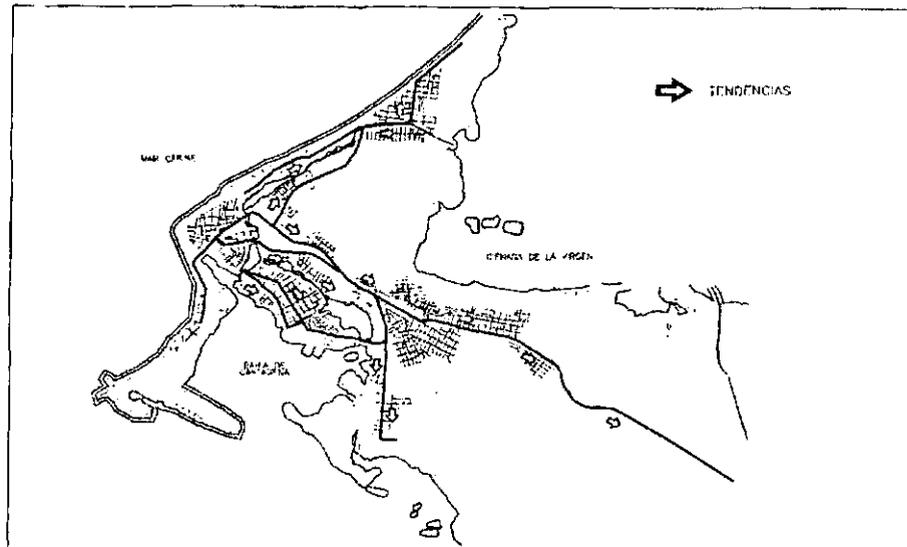
PLANO 27

Expansión 1930-1940



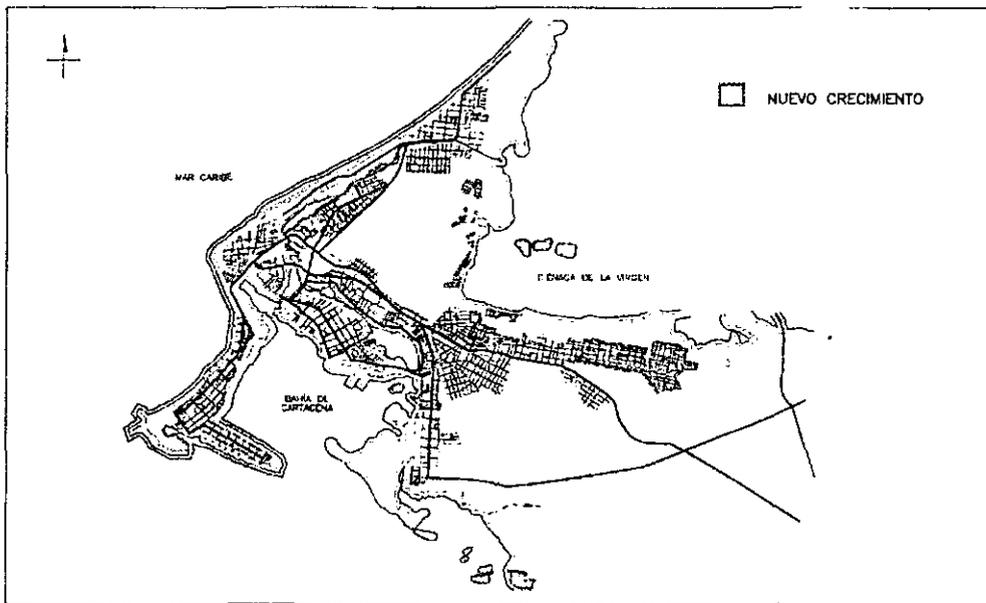
ESQUEMA 8

Modelo de expansión, tendencias 1930-1940



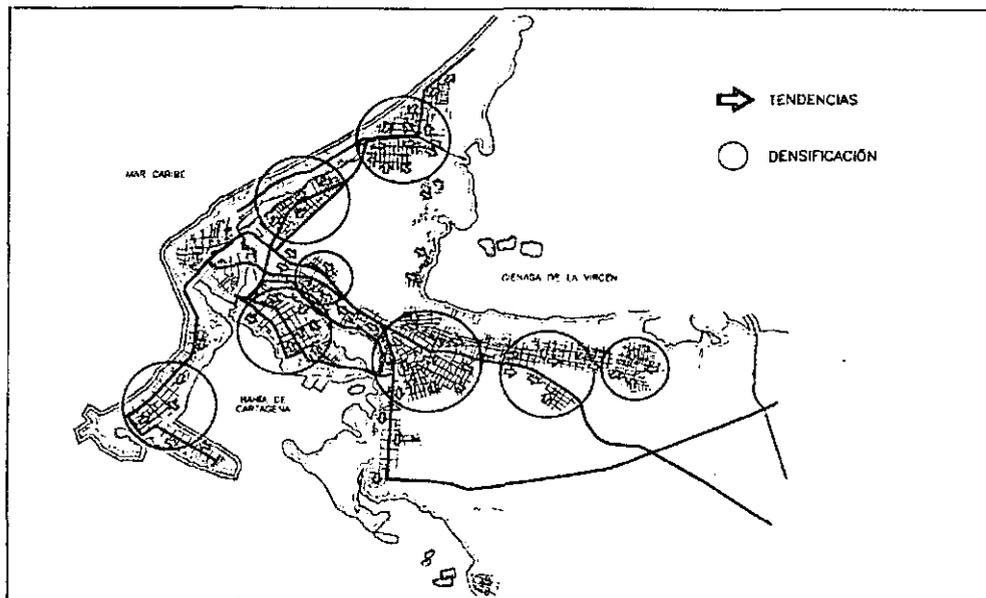
PLANO 28

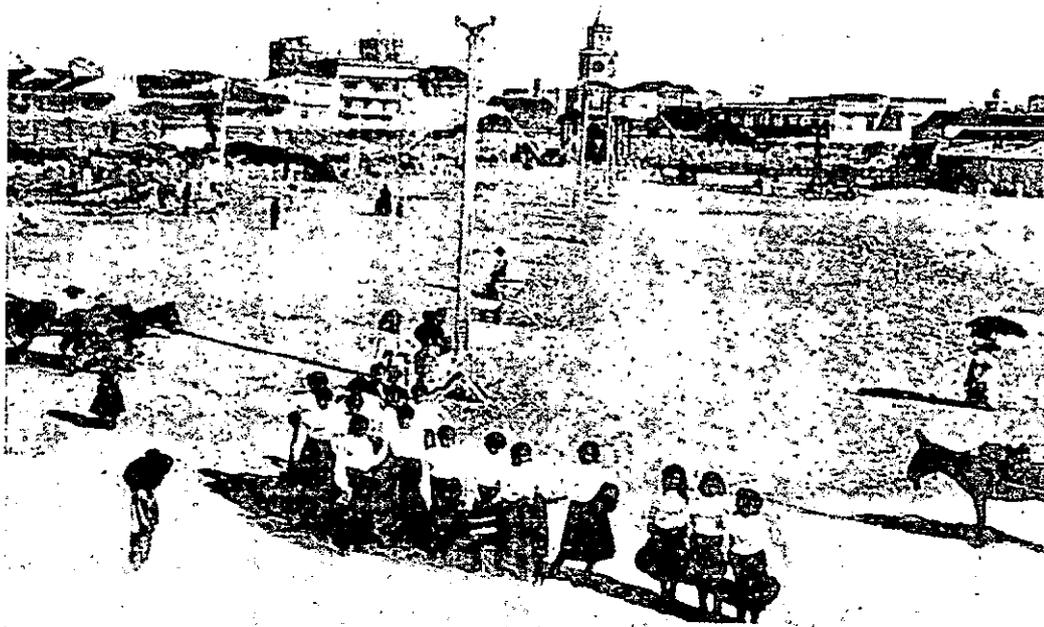
Expansión 1940-1960



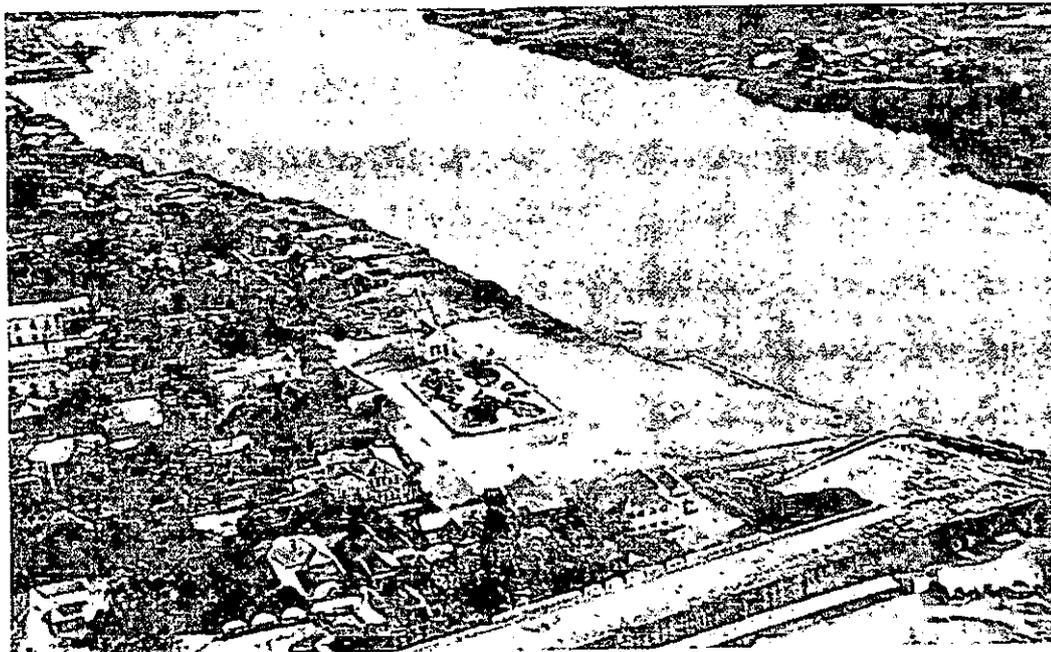
ESQUEMA 9

Modelo de expansión, tendencias 1940-1960





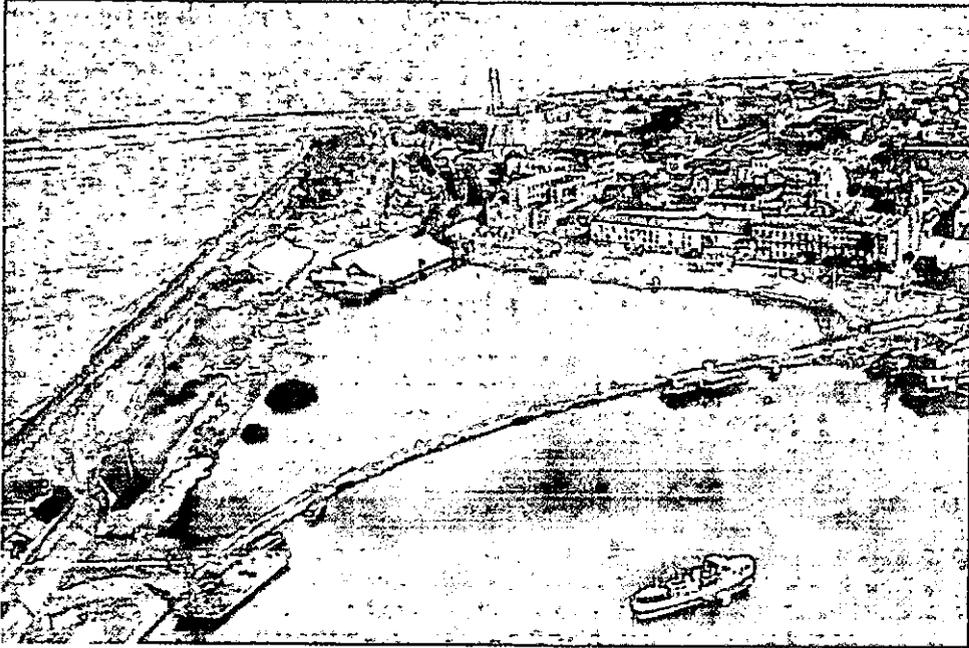
Plaza de la Independencia, 1900 (Jazpe)



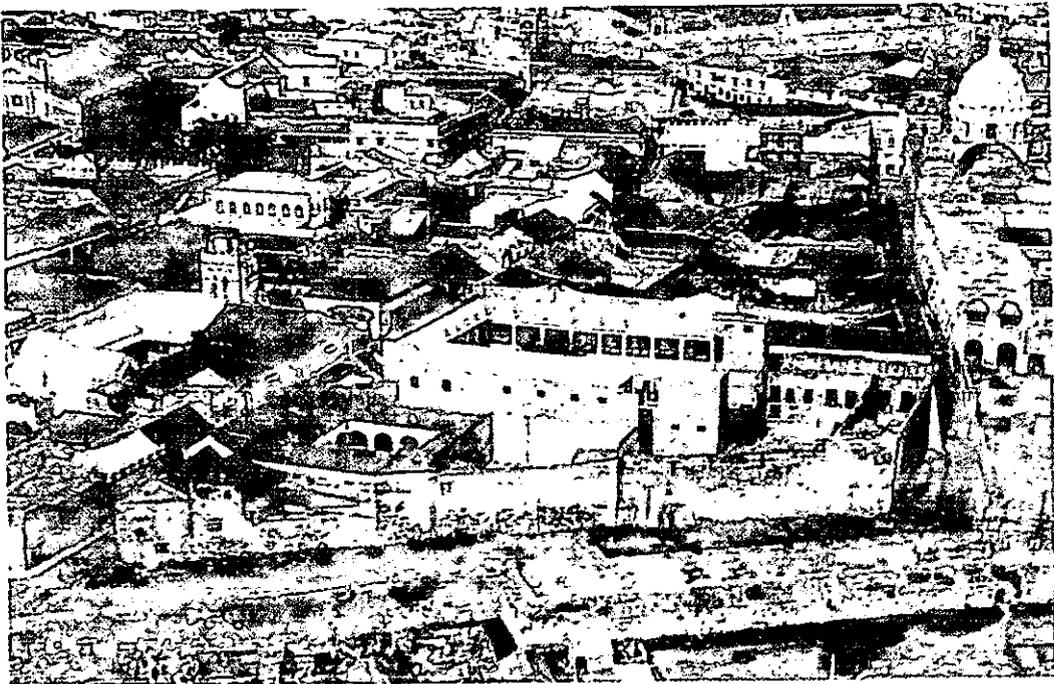
El Cabrero, 1928 (Scadta)



Calle de la Soledad, 1917 (Jaspe)



Carrilera del tren, 1928 (Scadta)



Panorámica de Santa Teresa y San Pedro, 1928 (Scadta)

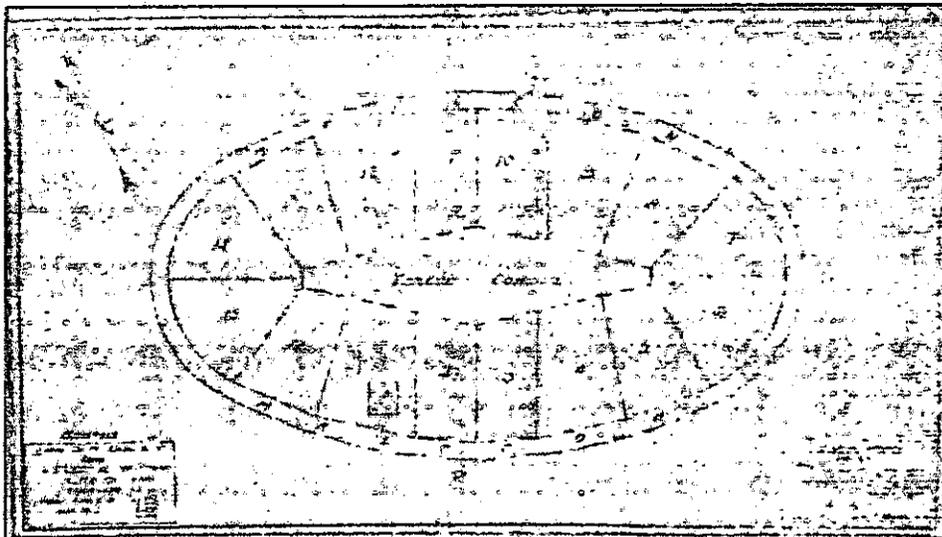
Sanlúcar - Gol - Plaza de carnicería



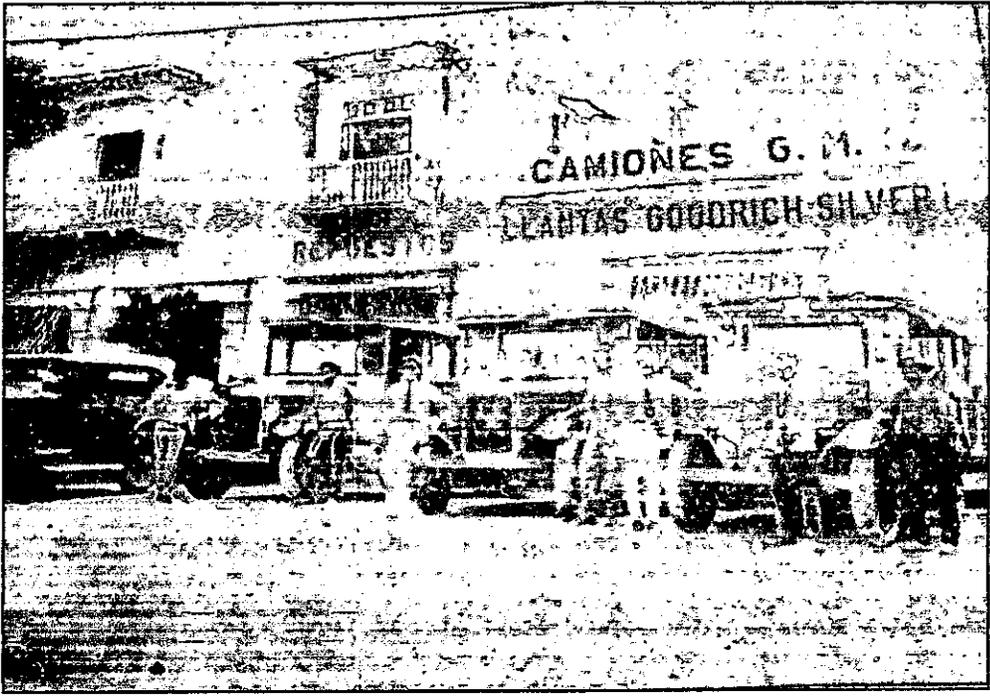
Plaza de la Carnicería, 1920 (Jaspe)



Casa de la Isla, 1920 (Narváez)

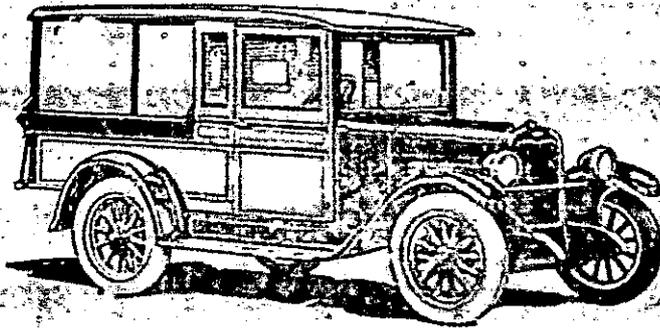


Plano de la Isla de Bazurto



110

Martes 18 de octubre de 1927.



AUTOBUSES

Siempre en depósito autobuses de la gran marca "CHEVROLET" con carrocerías de combinación para CARGA Y PASAJEROS. Para carga se pliegan los asientos y para pasajeros se bajan. No se pierden viajes entre las poblaciones adonde se vayan a usar, pues siempre tiene el cupo listo.

Precio del autobús de UNA TONELADA con sus correspondientes herramientas, y cortinas \$ 1,100.

Precio del de MEDIA TONELADA con carrocería y demás como el anterior. \$ 825.

DIEGO MENDEZ M.

Calle Carlos Vélez Danies.

Teléfono 12-8