

LAS CARRERAS DE LOS CARRITOS DE MADERA EN LA ANTIGUA VIA AL LLANO POR SAN CRISTÓBAL

Rubén Hernández Molina. *San Cristóbal tiene memoria*. Alcaldía local

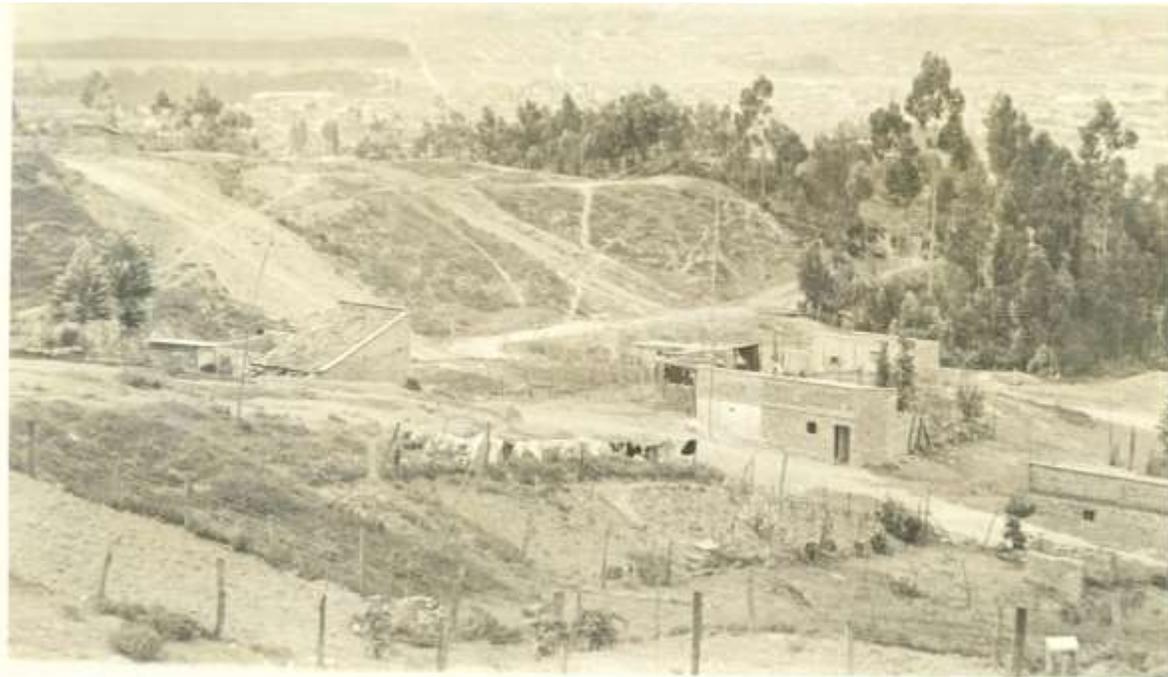


Imagen 1: Salida de campo a San Cristóbal, carretera a Cáqueza salida al llano. Colección Orlando Fals Borda, 1958. "Visiones de Colombia". Archivo Central e Histórico, Universidad Nacional de Colombia.

Los carros esferados que en los años cincuenta y sesenta, tenían un uso utilitario y habían desplazado la fuerza animal para llevar el agua a las casas donde no había acueducto, llevar tierra negra de la montaña para sembrar matas, acarrear los galones plásticos con El Cocinol o llevar el mercado, se empezaron a usar también como instrumento de diversión de los niños y jóvenes en los barrios como La Victoria, San Isidro, Altamira, Vitelma, La María, Santa Ana y en general en casi toda la localidad de San Cristóbal.

“Eran momentos muy agradables y divertidos viendo bajar esos carros esferados por esa 11 sur hacia abajo, algunos cruzaban la meta, ahí en la séptima, a otros se le salían las balineras y eso era una fiesta... recuerdos muy buenos. Estábamos recién llegados con mamita de Ibagué.”

Testimonio de Raquel Hernández habitante del sector.

Por la antigua vía al llano, en los años cincuenta se desarrollaban las carreras de carritos esferados y algunas competencias históricas que nacieron de allí para aficionados a los autos que se hacían, pero en carritos de madera, a veces con estructuras metálicas, guayas con manijas para la dirección, timones hechizos o de carro, cornetas de aire y llantas de madera o metálicas forradas en caucho para zorras de carga. Era una prueba de 10 kilómetros¹ desde el alto del mojón de límite con Usme de la vía a Villavicencio, hasta el plano de la fábrica de ladrillos del distrito “El tejedor del Primero de Mayo”, cuya meta se instalaba “una cuadra arriba de la bifurcación de los tranvías de San Cristóbal y 20 de Julio”² en ese entonces (Hoy calle 17 A sur). Según la prensa; bajaron los 10 kilómetros en 19 minutos y fueron 81 participantes. (El Tiempo 30 octubre 1950)

Eran carros impulsados por la velocidad con toda una ingeniería criolla, usando como frenos un pedazo de llanta de caucho o un zapato viejo, también como timón una cuerda o guaya amarrada al eje delantero y llantas que nacieron de sus predecesoras de balineras como su nombre lo indica, solo que estos automóviles que competían en San Cristóbal eran preparados y engallados por cada competidor para el evento y se adornaban con propaganda de los patrocinadores. (p. 4)

Por las fotografías de la pesquisa encontramos que cada uno de los participantes, con una estética popular, diseñaba la forma y le ponía su toque personal a su carrito de competencia, al igual que los organizadores le asignaban un número. La principal carrera se dio en las calles del barrio San Cristóbal, la más famosa fue para la conmemoración de los diez años de fundación del Automóvil Club de Colombia, entre el 10 y 29 de octubre de 1950, donde numeroso público acompañó el proceso de inscripción, preparación de los carritos, divulgación, participación y asistencia al descenso de los competidores por la carretera a Villavicencio.

Aficionados, residentes del sector y observadores participaron en la caravana promocional de los patrocinadores, y organizadores de la carrera, además de la promoción indirecta de la vía al llano que, por su bajo tránsito, curvaturas y topografía, brindaba las condiciones apropiadas junto con el paisaje natural poco habitado para realizar dicho evento.

El descenso por la vía para una persona en un carro hecho manualmente y sin motor, era prolongado y severo, las curvas y la adrenalina estaban siempre presentes, la velocidad y la destreza en el conductor se medían con la valentía y los nervios de acero.

La gente salía a divertirse, a hacerle barra a sus amigos competidores, a ver los diseños curiosos de los carros, la pinta del señor con vestido de paño, sombrero y chaleco metiéndose el pantalón entre las medias para que no se le enredara la bota y paradójicamente ver los accidentes que no faltaban... en fin, por algún tiempo las

¹ El Archivo de Bogotá en las imágenes y fotografías de Sady González, referencia 10 kilómetros de recorrido.

² Revista Cromos, octubre 10 de 1951

carreras y el uso de los carritos en madera en San Cristóbal, fueron parte de la cultura popular.

La particular competencia para arriesgados deportistas de los carros de balineras también se realizaba en Manizales³, Medellín, Pereira, Armenia y Cali, en sus empinadas calles y vías que estuvieran llenas de curvas.

Es cierto que, con el paso del tiempo, los carritos de madera y los carros esferados generaron una discusión acerca de su uso en avenidas y calles, así como si sus conductores eran o no atletas, incluso padres de familia que prohibían a sus hijos usarlos por el peligro y por un desprestigio social⁴; hasta que finalmente los inadecuados y peligrosos vehículos que se utilizaron por montones para diversión en los sectores populares que no tenían capacidad para comprar triciclos o bicicletas, fueron prohibidos como medida de protección.

Los carritos de balineras con tracción humana cuyo timón “eran los pies y un lazo” empezaron a ser decomisados y se prohibieron por la Secretaría de Tránsito y Transportes del Distrito⁵, porque se llegaron a constituir en un problema serio para el tránsito y la seguridad de los niños, que generalmente era uno menor sentado y uno mayorcito que conducía y hacia las peripecias. El centro de la ciudad se llenó de ellos, hubo proliferación en toda la ciudad, los conductores se veían en apuros para esquivarlos porque no respetaban como muchas motos y ciclas, ninguna de las reglamentaciones de las normas de tránsito.

Finalmente, también los carritos de madera fueron desplazados por la tecnología y los avances mecánicos, podemos anotar que esta corta historia de una competencia de los *carritos en madera*, que no es de la cuadra, del parque o del barrio, puede tener un papel protagónico en la memoria de los habitantes, en la construcción y la divulgación de la memoria de la calle, la ciudad y el territorio en días como hoy de *la estrategia de parques*, y en el *día sin carro* y *sin moto* en Bogotá.



Mojón Bogotá- Usme, mencionado como el punto de partida de la competencia, el cual fue encontrado por la vía a Villavicencio arriba de la “Y”, 2023.

Fuente: Melquisedec Bernal Peña. Imagen RHM

³ Se anuncio que en el mes de noviembre de 1952 se realizaría el Campeonato nacional de carritos de madera. El Tiempo, 5 de septiembre de 1952

⁴ En la indagación se entrevistaron siete personas de la localidad que montaron en carros esferados y cinco manifestaron que especialmente las madres les prohibían usarlos porque los carros esferados eran para gamines y porque eran muy peligrosos.

⁵ Noticia sobre la prohibición y los decomisos de los carritos reportada en el periódico el Tiempo el 10 de abril de 1965.

NOTA: Se trae a relacion el siguiente reglamento de la carrera de 81 carritos en madera en la carretera de oriente como documento de memoria local, fechado en el mes de 1 de octubre de 1950. El premio era un carro de verdad.

CARACTERISTICAS DE LOS CARRITOS

“Carrocería

De cualquier material (carton, hojalata, cartulina, etc) en formatal que asemeje un automovilito de carreras. La plataforma o base de asiento de madera con o sin cojin.

Ruedas

Prohibido su montaje sobre esferas o rodillos.

Podra hacerse sobre chumaceras o bujes debidamente lubricados.

Diametro maximo 30 centimetros, sin incluir la banda de rodamiento, que puede ser de caucho o zuncho o ambas cosas a la vez.

Disco de madera.

Ejes

De metal o de madera, con punta forrada en metal, sobre la cual iran las chumaceras.

Direccion

Mecanismo a voluntad e ingenio del concursante

Frenos

Sistema a idear por el constructor. Obligatorios. Si se optare por sistema de freno de rozamiento contra el piso, la instalacion no podra hacerse con material que lastime el pavimento. La superficie de rozamiento debera ser pareja, de caucho, o de madera y de no menos de 25 centimetros.

Lastre

Ademas del peso del piloto podra adicionarse lastre (arena, etc) de peso no superior a 15 kilos, a condicion de instalarlo conveniente y firmemente dentro del vehiculo.

Dimensiones

Espacio entre ejes (largo del carrito)

Minimo 1.40 mts maximo 1,70 mts

Leyendas

Los carritos podrán ostentar dibujos y leyendas incluso comerciales con prescindencia absoluta de temas políticos o religiosos.

Repuestos

Permitidas ruedas de auxilio únicamente

Accesorios

Permitido del uso de timbres y cornetas para pedir vía libre, unicamente.

Ademas de las ya mencionadas seran causales de descalificación:

- a) Llegar a la meta despues del plazo maximo de hora y media que se contara desde el momento de la partida.*
- b) Presentarse en estado de embriaguez para la partida.*
- c) Portar armas de cualquier naturaleza.*
- d) Usar medios de impulsión distintos al aprovechamiento de la pendiente.”*



Imagen 2: Carro de madera encima de una camioneta promocionando el patrocinador y la carrera en San Cristóbal, carretera a Cáqueza salida al llano. Archivo de Bogotá. Sady González, 1950



Imagen 3: Los competidores cogiendo una de las curvas en la bajada de la vía al llano. Imagen del reportero Sady González para El Tiempo, 1950



Imagen 4: En el trayecto en las curvas del río Fucha antes de llegar a la fábrica de ladrillos San Cristóbal, asistentes del público se le atravesaron al competidor Gonzalo Vargas de la Casa Toro a quien se le dañaron las llantas en la curva y de la rabia tiro el carrito al fondo pedregoso del río. Fuente: El Tiempo, octubre 30 de 1950. Foto reportero Sady.



Imagen 5: Mecánico atendiendo el carro del participante N° 33, que perdió una llanta. Imagen del reportero Sady González para El Tiempo, 1950



Imagen 6: La carrera pasando por el frente de la ladrillera de San Cristóbal. Fuente: Luis Pantaleón Gaitán



Imagen 7: La carrera en el trayecto de la calle 13 de San Cristóbal pasando por la Rondinela y el predio de la antigua estación de policía de San Cristóbal. Existieron muchas quejas por la intromisión de los ciclistas que provocaron el volcamiento de tres carritos. Imagen de Sady González para El Tiempo, 1950



Gregorio Gómez cruza la meta como vencedor en la carrera de carritos de madera.

Imagen 8: Gregorio Gómez con el N°3, llega de primeras a la meta en la carrera de 10 kilómetros en San Cristóbal. El lugar actual es abajo del centro de la Felicidad, entre el parque San Cristóbal y el velódromo Santiago Trujillo Gómez. Fuente: Revista Cromos octubre de 1951

REFERENCIAS

Diario El Tiempo. 3, 29 y 30 de octubre de 1950, El Tiempo, 5 de septiembre de 1952, El Tiempo el 10 de abril de 1965.

Revista Cromos, octubre de 1951.

Archivo de Bogotá. No. histórico: 634-IMG008. Carpeta: 634 / No. Orden: 422 a 429
Archivo Central e Histórico, Universidad Nacional de Colombia. Serie Documental de la Colección Orlando Fals Borda, "Visiones de Colombia", 1958.

Herrera, A. C. (Enero-Marzo 2008 Número 20). "La Victoria de las Balineras". Revista Directo Bogotá, 26-31.