

Antonio José de Sucre: una playa universal



*Deiby Galvis Estupiñán**
dgalvise@unal.edu.co

El barrio Antonio José de Sucre está enclavado en las montañas de la localidad quinta de Usme, a diez minutos del primer sofisticado túnel que acorta el trecho de Bogotá a Villavicencio y a quince minutos (caminando) de lo que antiguamente fueron las selvas de Usme; ahora una zona rural que lucha por no ceder ante la inminente urbanización de la “moderna” capital.

¿Qué de particular puede tener este barrio con nombre de prócer de la independencia? Sus fundadores y primeros colonos, al igual que el General Sucre salieron de sus tierras en busca del sueño de independencia.

Aquí en Sucre, el punto de encuentro de la comunidad es el paradero de buses, de la misma manera que en otra época lo fuera la plaza principal. A este enorme paradero, dispuesto para el aparcamiento de los buses, se le conoce como “La playa”, como se suelen nombrar en esta ciudad todos los espacios que se disponen para el estacionamiento de camiones, taxis, buses. Son playas sin mar, donde hay piratas sin garfios, patas de palo o parches en los ojos. Los piratas de aquí son aquellos buses que no están adscritos oficialmente a su respectiva empresa transportadora para cubrir la ruta hacia este barrio, pero tentados por lo que representa este recorrido en las horas pico, invaden cual filibusteros la playa del Sucre, cargados de pasajeros y dinero en sus bolsillos.

Toda playa tiene guardacostas, y aquí estos sólo podían ser los legítimos conductores de este paradero, que cada vez que ven algún pirata en su territorio, la emprenden con piedras en mano, palos y hasta bujías ensalivadas por considerar que estas poseen un don mágico capaz de destruir vidrios templados.

▶▶ * Estudiante de Derecho de la Universidad Nacional.
Taller de El Tunal.

Esta práctica se institucionalizó en todos los paraderos de buses de la capital, erradicándolos casi de manera total. Como ellos mismos afirman: *“Mala vida pa’ los piratas”*. Sin embargo, en Sucre se ha ideado la forma de burlar las arremetidas contra los piratas, ya que éstos antes de llegar al paradero se desvían por la transversal 1A este con calle 102A Sur sin consultar a los pasajeros, dejándolos a siete cuadras del paradero; decisión que les molesta sobremanera.

Aunque hablamos de una playa carente de mar, no le falta el agua. En los días lluviosos por todas las calles del barrio descienden caudalosos ríos que desembocan en el paradero formando un lodazal de piedras y escombros, producto de la falta de pavimento de algunas vías y del deficiente mantenimiento que se hace a los alcantarillados de aguas lluvias y, claro, a los escombros y basuras acumuladas.

Finalmente, no sería playa si no tuviera arena, tal vez por eso a las cambiantes administraciones se les olvida pavimentar las calles faltantes, para mantener vivo el espíritu veraniego que se respira en los días soleados; bueno, se respira es un decir, pues con las enceguedoras polvaredas que se levantan y las espesas emisiones de dióxido de carbono es difícil percibir el ambiente del verano. Desgraciadamente no se ven espectáculos de ballenas y delfines reproduciéndose en la playa o ejecutando acrobáticas cabriolas, pero sí se ven perros callejeros —que de pronto en un arranque de respeto por el Estado de derecho se consideren como raza nacional— un no sé si espectacular acto de apareamiento, en el peor de los casos se ven espichados por las ruedas de un bus, de la misma manera que murió “Nacho”, un joven adicto al bazuco que residió durante sus 17 años de vida en el barrio. *“Dios lo tenga en su gloria”*, pide su progenitora cada domingo en la misa de la Iglesia San Juan Neumann, patrono del vecindario.

♦ De caserío olvidado a playa de la esperanza.

Entre las calles 106ª sur y 109 sur se ubica el paradero de buses de las empresas Universal de Transportes (en el costado norte) y Unión Comercial de Transportes (en el costado sur), que durante los últimos 15 años han llevado a sus lugares de trabajo a la gran mayoría de la comunidad obrera que reside en el barrio y los sectores aledaños.

Hacia 1986, el paradero de buses no quedaba en este barrio, así que los residentes se veían obligados a caminar desde Monteblanco, barrio donde estaba ubicado el más cercano paradero de buses, el de la empresa Sidauto S. A. *“En esos días nos tocó comer mucha mierda. Imagínese caminar desde Monteblanco, todos los días después de trabajar ocho o nueve horas. Y eso no es lo peor, pues en los días de lluvia las embarradas hacían del camino un lodazal. ¡Eso era muy verraco!”*, dice el señor Julio Gaona, de mediana estatura, espeso bigote y una no tan espesa cabellera que deja ver algunos visos de su cráneo; habitante de este barrio desde su fundación hace más de 25 años, cuando llegó a buscar suerte y la posibilidad de una casa propia junto con sus cinco hermanos y su cuñado. Monteblanco

se ubica a un kilómetro aproximadamente de distancia del barrio Antonio José de Sucre. Y agrega: *“Teníamos que recoger el agua potable desde una manguera pública, ubicada en donde es actualmente el paradero; era la única forma de tener agua potable, imagínese la sacadita de leche, suba los baldados de agua hasta la casa”*.

Para fortuna de los habitantes del sector, en 1990 la empresa Expreso Imperial S.A. incursionó con una ruta que venía desde Patio Bonito por la avenida 68, pero esta, al igual que la ruta de la empresa Sidauto, ubicó su paradero donde es actualmente la cancha de microfútbol del barrio Lorenzo Alcantuz, en la calle 102A sur con carrera 2A. Sí, por el mismo lugar donde se desvían los buses piratas.

Luego de la presión que ejerció la comunidad y el rápido crecimiento urbano que observaron estos barrios, Mauricio González y Alberto González (padre e hijo, respectivamente) propietarios de la empresa Universal de Transportes, decidieron ubicar dos rutas de su empresa en este barrio: una ruta se dirigía al centro por la avenida Caracas y la otra hacia Usaquén por la avenida 68. En ese momento era un negocio rentable.

En 1992 la empresa Sidauto se retiró del negocio en Sucre, agotada de tener que superar una serpenteada trocha para llegar al barrio. Además de los piratas y el progresivo incremento de robos por los jóvenes del barrio —que a diferencia de sus padres eran poco amantes del trabajo—, la nueva competencia fue la empresa Universal de Transportes, cuyo éxito se debe en gran parte a que la mayoría de sus conductores eran habitantes del barrio, o en su defecto eran los padres de quienes ejecutaban los robos, por lo tanto los hacía invulnerables.

Así que con la esperanza de progreso los habitantes del barrio idearon un enorme lugar de encuentro que contemplaba un parque, otras zonas verdes, además de un parqueadero, pues se conservaba la ilusión de que el progreso les alcanzaría hasta para tener su propio automóvil. Las calles 106^a y 109 sur y la amplia carrera 2A Este sirvieron de espacio para dar origen al sueño de transformación del barrio, pero sólo fue eso: un sueño, que se desvaneció con el tajante rechazo de parte de la administración distrital, pues este era un barrio demasiado joven y los más antiguos tenían prioridad. De tal manera que este sector se fue dejando poco a poco en el olvido, ya no se pensó más en colegios, parques, acueductos, alcantarillados. *“Se condenó a la indiferencia, a la soledad y sobre todo al desprecio para hacerlo de la modernización de la capital”*, asegura Marcela López, una joven que ha sentido el rigor de esa falta de oportunidades.

♦ La playa: lugar de encuentro

La necesidad de un lugar de encuentro se evidenció con el desmesurado crecimiento de este barrio, adonde llegaron muchas familias con el deseo de tener casa propia. El distrito sólo pudo organizar la vida política de este barrio mediante la apertura de un salón comunal y la

instalación de cuatro parlantes que se distribuyeron a lo largo de los puntos cardinales del barrio. Estos servían para que la gente estuviera al tanto del cronograma de actividades que había para el barrio. Ahora se han dejado en el olvido por causa del distorsionado sonido que emiten estos vapuleados artefactos y del inminente paso del tiempo. Por ello el salón comunal se derribará y con él se erigirá un nuevo edificio, así como un acantilado de expectativas con miras hacia el progreso. De esta playa, de este barrio.

Después de superar todos los inconvenientes que suponía surcar la enlodada trocha de Monteblanco a Sucre y los traumatismos burocráticos, en 1998 la trocha pasó a ser la opulenta vía a Antonio José de Sucre, abriendo paso a la ruta de colectivos de CootransFontibon S.A hacia Fontibón por la avenida Boyacá. Estos nuevos desarrollos sirvieron para que los más soñadores consideraran la posibilidad de que muy pronto la nueva vía se uniría con la carrera décima, en un mesiánico proyecto urbanístico que haría de Sucre un lugar propicio para el comercio y el desarrollo económico. Aunque resulta innegable el rápido crecimiento de los sitios comerciales, eso sí, hasta ahora la carrera décima está más lejana que nunca, pero el paradero de este barrio vio llegar una infaltable plaza los lunes, se consolidó la panadería La espiga dorada y el asadero de pollos El boyacense, sitio de encuentro de los conductores de la Unión Comercial de Transportes. También se afianzó el asadero de pollos Surtiaves La 22 y la famosa panadería San Diego, sitio para refrescar la sed de los conductores de la Universal de Transportes, pero también “parche” de todos los hijos del barrio que renunciaron a la alienación del trabajo. Allí se cuentan sus tragedias amorosas, sus aventuras robinhoodescas, se ríen mutuamente de sus defectos físicos para pasar el letargo que les deja el consumo de un sinnúmero de baretos; originando los más insólitos sobrenombres: ‘jeta e’ bagre’, ‘el caremarrano’, ‘el mojarra’, ‘el carecaucho’, ‘el carracas de estribo’, ‘el capulina’, ‘el dummy’.

Todos estos sitios se quedaron detenidos en el tiempo; siguen siendo los mismos desde su fundación, inamovibles ante los cambios de las estrategias mercantiles, excepto el supermercado Coopimercar, propiedad del señor Fídolo Hernández, la mayor muestra de éxito comercial por sus magnificas instalaciones, su novedoso circuito cerrado de cámaras que ahuyentan cualquier intento de robo, pero especialmente sus magníficos bazares llenos de rifas y regalos.

Para los jóvenes de este barrio el único modelo pedagógico está en las calles: allí aprenden de los hombres que deambulan con sus atuendos compuestos por jeans *Levi’s* 501, tenis *Converse*, chaquetas *Avirex*, su Yamaha DT, sus adicciones, pero sobre todo sus insondables contradicciones éticas. No significa que no existan personas que les guste el trabajo, y aquí en esta playa hay también espacio para ellos. La mayoría de ellos no tuvieron las agallas necesarias para asumir el inestable mundo del crimen y las drogas, por eso prefieren la relativa estabilidad del trabajo y la cerveza.

Aparte de conducir bus, aquí se realizan otras labores, como ser mecánico de los carros del barrio, latonero para reparar el físico del bus, despachador para llevar el control de los

viajes y los horarios en el paradero, barrendero o encargado del aseo tanto interno como externo de los buses, y también de vez en cuando se requiere de un improvisado diseñador gráfico que haga las “tablas” donde se indica la ruta del bus.

Sin importar que se le condene a este lugar a soportar la pobreza, la falta de empleo, de educación y el sentimiento de odio producto de la indiscriminada guerra que vive este país, sus habitantes luchan por mantener vivo el paradero de buses, por darle vida día a día, cuando suben a sus buses, cuando compran en los establecimientos que animan esta “playa”, cuando algunos de sus hijos consiguen su sustento en el paradero. Actividades que les son negadas en la gran metrópoli bogotana, por algún formalismo como es una libreta militar o un diploma. *“Aquí en Sucre no se le niega oportunidades a nadie. Mire, gracias a mi puestito de arepas y chorizos mi hija estudia mecánica dental y mi familia come”,* comenta doña Gertrudis Pacanchique. Y añade: *“Si no existiera el paradero en este barrio, muchos no tendríamos empleo, y los que lo tienen, quién sabe como harían para ir al trabajo”*. En el paradero cobra vida el barrio Antonio José de Sucre porque es la suma de los sueños de todos sus habitantes. El paradero es retrato del barrio, caótico retrato, pero muy pintoresco.

♦ Para ser chofer hay que ser “pato”

Cual si fuera un noble Sancho Panza, no puede faltar quien acompañe al conductor en sus largas travesías; el “pato” —como se denomina a los que se encargan de secundar a los conductores de buses en el transporte urbano— es su más fiel compañero. Casi podríamos afirmar que ser “pato” es condición para llegar a ser chofer de bus (o “fercho”, como ellos mismos lo denominan), se volvió una máxima de la experiencia de este barrio.

En este paradero están adscritos oficialmente 58 buses de la empresa Universal de Transportes, pero en cálculos del propio despachador, *“solo trabajan diariamente unos 34 buses por eso del pico y placa ambiental que es hasta las 10 de la mañana, pero muchos prefieren tomar todo el día. Sobre todo los que son propietarios de los buses. Por ahí unos 16.000 o 17.000 pasajeros transportan los buses de este paradero a diario”*. Según él, es muy difícil saber exactamente cuántos se movilizan, *“pues ahora como ya no se trabaja por timbradas, o sea, la cantidad de pasajeros que se registra con la registradora, sino que se trabaja por arriendo, eso es que el chofer paga una cuota diaria de \$200.000 y unos \$125.000 de ACPM. Claro que eso varía de acuerdo con el patrón y el carro”,* apunta con aire de profundo conocimiento.

Edward Gómez, “El Chocorrano” para el gremio de transportadores de esta playa, es un joven de tez morena, 1.70 metros de estatura y cuerpo macizo. Luce un corte de cabello que evoca a Jason Presley, isí!, Brandon en *Clase de Beverly Hills*, pero lo hace infranqueable al viento mediante un poderoso fijador. Por el precio de su ropa y la ostentuosidad del anillo que lleva en su mano derecha se nota que ha sacado partido de su trabajo de conductor. *“Ya más de 11 años llevo camellando en esto”,* comenta Edward mientras nos dirige hacia el centro. Hoy le tocó el turno de las 6:00 a.m.. A raíz de la cantidad de buses que

salen a trabajar en este horario, la empresa dispuso unos turnos de una frecuencia de cinco minutos cada bus, por eso hoy salió a las 6 a.m. pero mañana saldrá a las 6:05 a.m. y así sucesivamente.

“Como la mayoría, empecé a camellar en los buses de ‘chinche’, con mi cucho, yo era el pato de él. Me gustó la plata desde esa edad y a pesar de que la mayoría de mis parceros robaban, me pareció fácil trabajar; yo creo que por eso no me degeneré tanto”, afirma mientras sonríe y guiña el ojo, en señal de complicidad, pues simultáneamente se sube al bus una mujer con una sugestiva minifalda que permite ver claramente sus largas y torneadas piernas, pero que gracias a un espejo que éste tiene junto a la barra de cambios puede divisar el color de su ropa interior. Acto seguido sentencia: *“Son rojos”*. Ahora se alegra y comenta que las mujeres son uno de los tantos motivos que lo llevaron a escoger esta profesión. *“Créalas, que más de una hembra del barrio se le bota a uno, porque saben que uno porta las lucas. ¿No?i, a las hembras les gusta que uno se vista chimba y que las lleve en carro”* (sic). *Ahora con el Transmilenio se nos bajó un toque el número de pasajeros, antes me hacía de 700 a 800 pasajeros, ahora de 400 a 500 diarios”*.

El 50% de los pasajeros que transporta se suben por \$500, tiene que dar unas cuantas monedas a los calibradores de ruta dispuestos a lo largo del trayecto y a uno que otro “chirrete” que golpea con cierto misticismo las ruedas con el fin de evidenciar que la cantidad de aire sea la indicada, es decir, 60 libras.

“Pero, todo bien, pues así haya el Transmilenio, uno ya tiene su clientela, que lo prefiere a uno porque aquí se les tiene musiquita, no hay gente que le esté “lanzando” (robando) las pertenencias y se les lleva por lo que tengan, allá (Transmilenio) si usted no tiene los \$1.400, paila, no lo llevan” (sic), sostiene con cara de satisfacción, mientras cuenta el dinero del viaje. Yendo al centro y regresando a Antonio José de Sucre se mantiene este hombre, que le huye a la miseria con la misma velocidad con que hace el recorrido de sus rutas.

“El marico del Edward es todo bien, si usted es amiguito del man ese lo lleva gratis”, asegura su hermano Eliseo Gómez, que ocasionalmente le sirve de “pato”. Al tiempo, un joven con una escoba descuartizada y un balde en la mano le pregunta: —*“¿Qué, lo barro o qué Edwitar? —“¡Buena, el pirata!”*, saluda Edward a este embadurnado joven. —*“Hágalo realidad”,* responde Edward.

“El pirata” es un muchacho de la nueva generación de este barrio. A sus 16 años divide su tiempo en el trabajo como barrendero, sus amigos, uno que otro viaje como pato; porque tiene fe en que aprendiendo a manejar podrá mejorar la situación de su familia, y porqué no, su repertorio de *jeans Levi’s*. El tiempo que le resta lo dedica a estudiar.

Su sueño siempre ha sido manejar buses, por ahora los lava, al igual que sus hermanos, “el maletó” y “el pecas”; éste último es un excelente jugador de microfútbol, pero lo que más odia en la vida es que lo llamen “banano picho”. Ellos son unos de los tantos que a

diario escriben la historia y le dan vida a este barrio: quieren comprar una lavadora a su mamá, poner ventanas en casa y no tener una teja de zinc, poner un segundo piso a su casa para no compartir todos la misma habitación y, cómo no, formar una hermosa familia, pero con todos los lujos que ellos no tuvieron. Por suerte han escogido navegar por esta playa, resistiendo a la crueldad con que se les presenta la vida.

♦ **Después de la tempestad viene la calma. Sin paramilitares hay esperanza.**

El paramilitarismo también agobió este sector. Un día incursionaron en este barrio "el Sayayin" y "el Guajiro" (cuyos verdaderos nombres no fueron revelados por nadie, por temor o tal vez por el olvido voluntario) cobrando un impuesto diario de \$10.000 a cada bus, para brindarles la supuesta seguridad en contra de delincuentes comunes y adictos que los robaban. Todo resultó una simple excusa porque resultaba evidente que sólo ellos azotaban la paz allí. Cobrar "impuesto" y asesinar a todo aquel que consideraban enemigo de la institucionalidad del barrio, evidenciaba el poder desmedido de estos personajes. Gracias a los muchachos más "calientes" del barrio y a la intervención policial, se vivieron cuatro meses de zozobra. Todas las mañanas aparecía un muerto en cualquier lugar del sector; podía ser uno de los hombres de estos señores de la guerra o algún muchacho adicto o alguno de aquellos jóvenes que decidieron hacerles frente para así poder asumir el cobro del "impuesto". Uno a uno fueron cayendo víctimas inocentes o culpables, pero al fin y al cabo víctimas. Ahora la mayoría de los protagonistas de esta absurda carnicería están tras las rejas, en una tumba o huyendo porque tienen la certeza de que olvidarán sus caras y con ellas las muertes ocasionadas.

Al parecer es un estado cíclico el que se vive en este barrio, siempre de un momento crítico, viene otro que llena de fe a sus habitantes. Esa fe fue lo único que no pudo arrebatárselos la violencia.

En estos días don Julio, Edward, 'el pirata' y su familia, pero en general todos los habitantes de este barrio, se levantan con optimismo: atrás ha quedado la época de bajar con bolsas en los zapatos para evitar el barro de las calles sin pavimento, de escuchar en la noche tiros con la incertidumbre de quién sería la nueva víctima, de tener que mendigar por un cupo en un colegio. Todo eso hace parte del pasado que desean olvidar. *"Ya no más paras, no más pobreza; todo es posible si se tiene fe en Dios y seguimos trabajando nosotros mismos por afianzar la lucha de construir este barrio"*, afirma con vehemencia don Julio Gaona. Ahora ven en el horizonte la suntuosa construcción de la represa Cantarrana y se imaginan un hermoso día de campo.

Antonio José de Sucre se tranquiliza, ha aumentado la seguridad gracias a la construcción de un CAI en el tercer sector de este barrio, que refuerza la seguridad que brindó en alguna época la quinta estación de Policía Tequendama. También se edificaron nuevos colegios,

comedores comunitarios, se pavimentaron las vías principales, se derrumbó el antiguo salón comunal para darle paso a uno más moderno. La lucha de ellos continúa, lo más seguro es que seguirán combatiendo al gran monstruo de la indiferencia.

Por ahora las cosas mejoran y la fe de los habitantes crece; añoran que no se les obligue a soportar la indignidad de viajar en un atestado Transmilenio, o de soportar la desaparición de las rutas de la carrera 30ª, como lo siente don Julio al tener que ir a visitar a su hijo hasta Suba-Gaitana en un atiborrado Transmilenio. Necesitan de su paradero de buses; sin éste sería como si les apagarán el motor que da energía a su barrio. Que no les arrebaten la playa, porque mientras siga existiendo, sin importar su falta de mar o de arena, seguirán teniendo esperanza, mantendrán conexión con la desarrollada urbe a la que aspiran, pero que los mantiene en el olvido.