

Bogotá en tres ruedas



*Juan Guillermo Cárdenas Malagón**

uanito829@yahoo.com.ar

El bicitaxi, un vehículo no motorizado que se asemeja a la forma de un triciclo por tener tres ruedas, empezó a perfilarse como una opción para el transporte de pasajeros en Bogotá al cumplir más de cinco años de servicio. A su paso se tejen toda una serie de historias que van desde la del personaje que lo conduce, hasta la del desprevenido transeúnte que mira atónito el deambular de estos vehículos por algunos lugares de la ciudad. Los siguientes relatos destacan tres puntos de la capital por donde suelen transitar y a su vez, tres miradas diferentes que tienen que ver con su condición de ilegalidad, su relación con los medios de transporte público y el colorido que dan en sus recorridos por un sector de la capital.

◆ **Bicitaxi de Los Mártires**

En un extremo de un cuadrado que está compuesto en tres de sus lados por tres tipos de controles: el político (Dirección de Reclutamiento del Ejército), el religioso (Basílica del Voto Nacional) y el administrativo (Sistema de Transporte Transmilenio), se ubican los bicitaxis. Un grupo de bicitaxis se acomoda en la esquina noroccidental de la Plaza de Los Mártires. Allí brindan a los visitantes y comerciantes del sector una sensación de uniformidad, al resaltar por encima del gris opáceo del aire, el amarillo y el rojo de sus formas como recuerdo de los colores de la bandera de la ciudad.

Los bicitaxis se han convertido en algo tan propio de la plaza, que ubicarlos no cuesta mucho trabajo, si se llega a este sitio por la estación Avenida Jiménez de Transmilenio. Y entre todas las voces que se escuchan en el ambiente, se destaca la de una mujer que al grito de: *“Lo llevamos a Sanandresito-San José en mil”*, produce una especie de encantamiento en los oídos del desprevenido transeúnte, que posiblemente no conozca las cualidades del servicio.

▶▶ * Estudiante de Trabajo Social en la Universidad Nacional. Taller Biblioteca Virgilio Barco.

Abordar el servicio es fácil y más cuando se tiene una coordinación como la existente entre los conductores, mediada por la mujer de la voz atrayente y una bandera amarilla que se le asigna al último triciclo en llegar de un recorrido, para efectos de organizar los turnos de salida y de llegada. Al tomar uno de estos bicitaxis e iniciar el recorrido, lo primero que se siente es un ensanchamiento de las formas corporales y una expansión de los sentidos. Estar alerta es fundamental, por lo del velo de la ilegalidad. Los artículos robados, las drogas ofrecidas y la piratería ambulante, matizan los recorridos que a diario realizan los conductores de bicitaxi por las maltrechas y destapadas calles del sector, en rutas que comprenden desde la calle sexta hasta la avenida Jiménez en sentido sur-norte y en dirección oriente-occidente desde el Parque de Los Mártires hasta la carrera 30.

La ilegalidad junto con los huecos de la malla vial, los “cierres” de los demás automotores (especialmente taxistas) y las difíciles condiciones laborales enmarcadas en el constante esfuerzo físico, entre otras dificultades son parte de la vida cotidiana de los aproximadamente 50 conductores que trabajan por turnos en este sector desde hace cinco años, y que por medio de una serie de iniciativas han querido impulsar esta actividad como una opción práctica de movilización.

Entre estas medidas se cuenta la conformación de una cooperativa denominada Cootraecocartur (Cooperativa de Transporte Ecológico de Carga Liviana y Turismo), que agrupa a más de 50 afiliados. Este tipo de organización es una de las posibilidades que ofrece la legislación actual referente al tema, para que los bicitaxistas puedan ejercer su oficio, según lo contemplado en el Proyecto de Acuerdo de abril de 2004. Al referirse al tema de la ilegalidad como una de las características predominantes de este tipo de ocupación, las voces de los conductores de bicitaxi expresan en la mayoría de los casos algo de timidez y mesura, al no ser un tema de conversación al que puedan referirse de manera espontánea. Otros, por el contrario, como Henry Ocampo, expresan que *“si somos ilegales para trabajar porque la ley nos considera como legales a la hora de cobrar”*, recogiendo el inconformismo de bicitaxistas que han visto cómo en múltiples ocasiones en los operativos de la Policía de Tránsito, les quitan los vehículos, los llevan a los patios y en algunos casos les cobran multas propias de vehículos automotores, que en ocasiones han llegado hasta los \$350.000. Actualmente les imponen estas medidas, dada la falta de claridad que se tiene en cuanto a la normatividad del servicio.

♦ Bicitaxi del Siete de Agosto

En un país de montañas y de ciclistas, de Vueltas a Colombia, de la Juventud y de tantas clásicas ciclistas como barrios populares existen, tierra de “Cochise”, “El jardinero” y el “Santi” Botero; don Ignacio Garzón añora viejos tiempos vividos como ciclista aficionado, mientras emula en su oficio de todos los días, las grandes gestas que alcanzaron sus ídolos y que fueron visibles a sus ojos a través de un televisor. Y aunque él no participa en etapas del Tour o del Giro, recorre distancias equiparables en sus trayectos, de hasta nueve

horas diarias, por las calles del Siete de Agosto en su “caballito de acero” o bicitaxi, que maneja hace tres años.

La idea de manejar el bicitaxi (en un escenario poblado de los autos mejor “engallados” de la ciudad), le surgió para suplir la demanda de transporte de algunos habitantes del barrio Benjamín Herrera, que se vieron afectados por la eliminación de una ruta de buses del sector. Entonces, don Ignacio se acordó de un transporte que vio por primera vez en la costa y en Bogotá, en el parque de los Mártires. Al apreciar las bondades que ofrecía este vehículo, en las destapadas y congestionadas calles del barrio, don Ignacio no lo dudó más. *“Mire, si es que hasta de éstos hay en la China y en Hong-Kong”*, afirma señalando en dirección al triciclo, como queriendo resaltar de esta forma, las ventajas de este particular medio de transporte.

Mandó a fabricar el bicitaxi en una bicicletería del centro de la ciudad, donde se arman bicicletas de todos los estilos y formas posibles; las hay para la práctica de deportes extremos, el transporte de elementos como cajas de cerveza, las famosas “panaderas” y hasta triciclos para los pequeños. Cuenta don Ignacio que le encargó el montaje del bicitaxi a un amigo de confianza, que trabajaba allí. Finalmente, el negocio se cerró por \$1'600.000.

El bicitaxi, que pesa unos cien kilos, puede transportar cargas no superiores a los 350; lo que quiere decir que, en el peor de los casos, don Ignacio puede desplazar de ocho a nueve veces su propio peso corporal: 55 kilos.

Al transitar por el barrio llevando pasajeros en el bicitaxi, su mirada, contenida en unos minúsculos ojos negros, se tiñe de nostalgia, al cerciorarse de que ya son más de 40 años de permanencia en un lugar donde el tranvía subía por la calle 66, volteaba por la carrera 24 (que era destapada y tenía un único carril en dirección hacia el norte), tomaba luego la calle 68 (antes en doble carril oriente-occidente en esta parte de la ciudad), hasta conectar con la carrera 13 en dirección hacia el centro de la ciudad. A su vez, se sitúa en lo que fue la periferia de la ciudad, el barrio Rionegro, caracterizado por los eventos populares y la diversión en torno a la plaza de mercado.

Al regresar al presente, destaca entre sus recorridos más largos, trayectos hasta Galerías y el Polo Club, con tarifas que oscilan entre los \$800 y los \$1.500, debido a que, en palabras de don Ignacio: *“No cobro más porque cogen taxi”*.

En general, del transporte público en Bogotá critica la calidad del servicio. No le gusta Transmilenio por la incomodidad y porque *“lo llevan a uno como sardina en lata”* y asegura que ha acabado con miles de pequeños transportadores. En relación con su competencia más inmediata, el taxi, dice que se complementan, puesto que el taxi es apropiado para las carreras largas y el bicitaxi para los recorridos cortos. Pero, sin lugar a dudas, resalta la bicicleta *“porque se puede ir por donde uno quiera, es un transporte más cómodo y ligero y, sobre todo, no produce contaminación”*.

Don Ignacio representa, más que una manera distinta de transportarse en el Siete de Agosto, un diálogo personal con el pasado, una ruta alternativa en el presente y una seria reflexión para el futuro.

♦ **Bicitaxi de Prado Veraniego**

En las inmediaciones del templo de la Iglesia mormona ubicado sobre la Autopista Norte con calle 127, no sólo transitan lujosos automóviles BMW, camionetas Renault Megan o Mazdas 626; también se desplazan por el sector vehículos no motorizados de tres ruedas, dos sillas y cabinas de vistosas tonalidades. Y aunque el nombre con el que se les asocia es el de bicitaxi, sus conductores prefieren el de tricimóvil; término que al parecer eleva el “status” del conductor.

Estar un día entre semana a las 5:00 p.m. en la salida de la estación Prado de Transmilenio hacia el occidente, puede significar sentirse atrapado por un arcoiris ciudadano —que no se produce en el breve espacio en que confluyen el sol, la lluvia y el viento—, sino por la reunión de colores de los bicitaxis parqueados. Así, el amarillo con verde, el azul con blanco o el rojo con negro de algunos vehículos, abren el apetito visual.

En primer lugar tenemos el verde. Hay días en que el bicitaxi se recubre de un verde amarillo, verde esperanza y justicia (pero no verde camuflado), un verde que promete espacios de seguridad y comodidad para sus usuarios. Los de este tono suplieron el déficit de rutas que antes pasaban por el sector (reubicadas por la Secretaría de Movilidad) y de Alimentadores del Sistema Transmilenio (no asignados por la misma Secretaría). Un medio de transporte que en sus comienzos se asociaba con algo recreativo, pero poco a poco fue amoldándose a los afanes de sus pasajeros y a la gastada piel de la malla vial. Un tono que también transmite seguridad por el transporte puerta a puerta y por la duración del servicio: 5:00 a.m. a 11:00 p.m.

En otras jornadas, el amarillo es la referencia principal del bicitaxi. Amarillo pálido, encendido; amarillo dinero, usurero; amarillo sol sin corazón; amarillo que más adelante desembarcará en una disputa. Un amarillo que no emerge de los rayos provenientes del astro rey, sino de encuentros con los agentes de la ley. Un amarillo evidente, cuando el requerimiento de los agentes es de billete; como lo traducen las palabras de don José Francisco López, habitante del sector, quién asegura que llegan cada ocho días a realizar controles al servicio.

Por este amarillo, doña Leonor González y su esposo Saúl Rodríguez vienen liderando desde hace un año, el proceso de consolidación de una organización llamada Asotransarti Suba (Asociación de Transporte Articulado de Suba), para hacer frente a este tipo de situaciones.

El bicitaxi se vuelve rojo candente, encendido, explosivo y hasta batallador, cuando sobre el escenario de alguna calle o sitio especial, los “primos” amarillos o taxis se ven llegar. Transpira incandescencia, se reviste de tenacidad. Es un rojo matizado por la lucha y la confron-

tación de caballos de fuerza, motores y corporales. Competencia al rojo vivo por tener dominio sobre los lugares estratégicos para el transporte de pasajeros, como las zonas de Niza 9 y los conjuntos residenciales La Sultana y Multifamiliares, las mejores tarifas y el control absoluto de este sector. Las acciones que se dan entre los “bandos” son variadas y van desde el parqueo de taxis y tricimóviles en las mismas zonas para que el pasajero haga su elección, hasta los frecuentes cierres viales a que se ven sometidos los bicitaxis por parte de los taxis, en las estrechas calles por donde suelen cruzarse. El rojo va a seguir quemando a unos y otros hasta que la llama que lo enciende (la escasa normatividad para el servicio de bicitaxi) enfoque su luz para alumbrar a todos por igual.