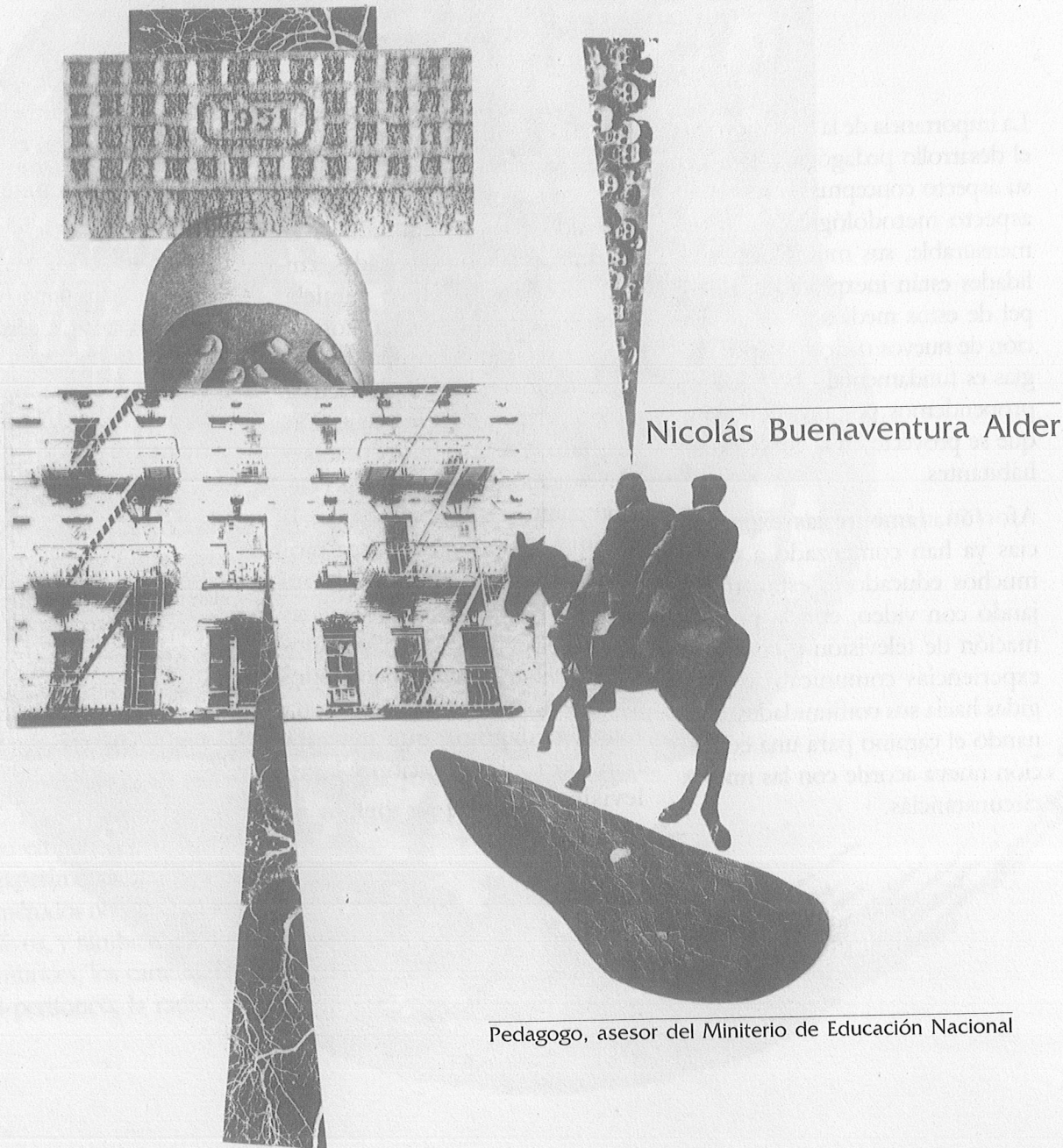
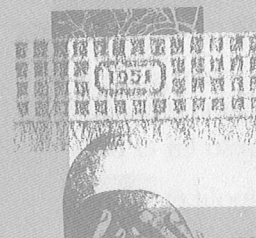


# El «*busero bogotano*»



Pedagogo, asesor del Ministerio de Educación Nacional



Voy a contar aquí una historia que tuvo lugar hace años, cuando me vi obligado a abandonar el automóvil particular, que me había acompañado, en la ciudad, toda una vida, para convertirme en peatón y pasajero de bus urbano en Bogotá, con todas las graves consecuencias que ocasiona esta metamorfosis cívica.

La causa inicial de esta aventura se originó en un congreso sobre creatividad organizado por el Instituto Alberto Merani y del cual yo fuera uno de los conferencistas.

Sucedió que, en el curso de este evento, uno de mis congéneres, propuso, como el más triste ejemplo de alienación o mecanización del ser humano, el destino de un conductor de bus de servicio público en Santafé de Bogotá.

—¿Qué creatividad puede tener, dijo mi colega, un busero bogotano, que labora doce o más horas seguidas enchufado en su máquina, como una pieza más de ella y arrollado por el caos infernal del tráfico de esta ciudad?

Pues bien, en cuanto llegó mi turno en el simposio, yo contraríe la tesis pesimista de mi antecesor y lo reté a que hiciéramos juntos el experimento de dejar el automóvil, y de hacernos peatones y pasajeros de bus urbano en Bogotá siquiera por un mes para tener la oportunidad de demostrarle que él no tenía razón en su acierto.

—Yo estoy seguro, dije entonces, de que el «busero bogotano», como cualquier otro humano es un creador o sea que, de cualquier manera, es Dios.

Y la verdad fue que el personaje, aunque aceptó ese día el desafío públicamente, a la postre me dejó metido y yo tuve que realizar solo el experimento.

Pero entremos en materia, sin más preámbulos, narrando cómo tuvo lugar este insuceso.

Ante todo y para empezar me parece indispensable hacer una reflexión sobre la enorme pereza, la infinita pereza, que le da a un ciudadano motorizado de por vida, eso de convertirse en peatón, de la noche a la mañana y tener que encaramarse en un bus sin más ni más.

Durante la mayor parte de los años de mi vida, que no han sido muy pocos, a decir verdad, me he acostumbrado a mirar el mundo sólo a través del vidrio parabrisas y el espejo retrovisor de mi cajita de latas rodante donde yo me encuentro siempre seguro ante todo los riesgos cósmicos de la gran ciudad, como debe sucederle al navegante que recorre el espacio embutido en una cápsula y sometido a todos los grandes trancones siderales.

Alguna vez que arranqué en mi carro, desde un estacionadero, sin darme cuenta de que me habían robado el parabrisas y el viento frío vino y se estre-



lló contra mi cara, tuve la sensación de que el robado era yo mismo, que de pronto me habían arrancado de entre mi caparacho natural y me habían lanzado desnudo a la intemperie.

Y algo más: en ocasiones monto a caballo, lo cual no es muy frecuente, entonces, a cada rato estoy alzando la cabeza en busca del espejo retrovisor para darme cuenta de quién viene o qué ocurre atrás.

78

Tal es mi naturaleza motorizada.

Era lógico, era humano que yo sintiera una gran pereza por esta metamorfosis de mi ser pero yo estaba resuelto a asumir el desafío acicateado sobre todo por la deserción del otro.

Así que dejé bien acondicionado mi carro en el garaje y me eché a la calle el primer día, resuelto a correr, durante un mes entero, todos los riesgos de la «busería» bogotana sobre la cual había estado leyendo una serie de expedientes nada alentadores.

Pero antes de meterme de lleno en el relato de este suceso, de esta aventura investigativa, ruego a ustedes, lectores del «BUS-CE», a quienes va dirigido este mensaje, permitirme que les cuente que ésta no ha sido mi primera historia de «busería» porque hay un antecedente sobre ello, en mi vida, que es digno de mención y ocurrió así:

El primer bus urbano que yo conocí y monté apareció en mi pueblo, en Cali, Colombia, exactamente en el año de 1930. Recuerdo la fecha aunque estaba muy niño porque fue la del triunfo liberal que mi padre entronizó en casa, con efigie presidencial y todo. Ese primer «omnibus» no era el tradicional de «escalera» que ya trotaba hacía mucho tiempo por carretera destapada en los campos colombianos. Nada de eso, era cerrado y de una sola puerta como sala de visitas en una mansión. Era, por lo demás único, un solo bus que dominaba la ciudad entera, recorriéndola a lo largo, en todas sus 25 cuadras y lo manejaba un aviador de fama, que tenía miles de

kilómetros de vuelo y, entonces era de «caché» o de buen tono invitar a la novia a una vuelta completa, de ida y regreso en el bus.

Y este bus «metropolitano», que lo llamo así porque «medía toda la polis», toda la ciudad, este primer «metro» caleño, vino a hacer el padre de las «flotas» que, con el tiempo, permitieron la creación de urbanizaciones satélites como formación inicial de la ciudad moderna. Lo que sí yo nunca supe fue por qué, desde un principio tomaron ese nombre de «flotas» aunque nunca flotaban sino que se arrastraban por empedrados y tierra viva a una velocidad que todavía no superaba la de un buen caballo galopero.

Flotas de buses y ciclistas fueron urdiendo el tejido que enlazaba a la aldea barrios planificados o viejos caseríos aledaños, convirtiéndola en urbe.



Pero a decir verdad yo mismo participé muy poco de esta creación de la ciudad porque, desde muy joven, toda una vida, he estado siempre aparte, acá, en mi cabina, frente al timón, devorando calles, con la imagen del andén o la acera del peatón sólo como un estorbo, quicio maldito que impide el fácil estacionamiento.

Recuerdo la última vez que yo recogí en un paradero a un peatón amigo y lo convencí de que lo llevaba a su destino no importa donde fuera. Se resistió un poco porque esperaba su bus de costumbre y estaba hecho a la rutina, pero al fin cedió. Era un cura italiano bromista por naturaleza y muy erudito en patología cristiana. Platicamos bastante aunque el camino no fue largo, pero lo que yo quiero resaltar aquí fue su despedida.

—Adiós, maestro, me dijo, y sepa que no le doy las gracias por dos razones, una porque en el viaje en bus uno está obligado a conversarle al motorista y la otra porque tampoco necesita darle la dirección a donde va.

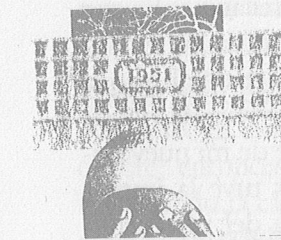
¡Pero basta!, siento que ya se me está yendo la mano en las licencias que he pedido al lector para contar mis antecedentes en el arte de la busomanía y ya es hora de ir al grano, al desafío en que estaba comprometido y que vino a ser cambio decisivo en mi vida.

Y entonces me parece que es consecuente o comedido darle a la historia de este experimento una puerta de entrada ancha. Así que, para empezar, voy a narrar bien un detalle cómo fue que tuvo lugar en Bogotá mi primer día de peatón y busero, mi debut como hombre del andén o de orilla de la calle, y como pasajero del montón.

Una vez me eché temprano a la calle, después de haber observado las debidas precauciones con el automóvil, como ya lo he anotado antes. Pero hice un alto en la acera frente a mi vivienda quizás para convencerme de mi nueva situación. Entonces tuve la impresión de la historia del rey desnudo. Me pareció que había caído en una celada con todo ese cuento del desafío de la creatividad y que la gente me estaba viendo desnudo y yo me creí vestido.

A menudo yo había sido antes peatón, pero sólo de paso o de tránsito, del aparcadero a la oficina, o al banco, o al teatro, o en la compra de puntillas o ropa, pero ahora esto era absolutamente diferente, ahora estaba echado a la calle sin remedio, sin recurso, y me sentía desarmado y desvalido, como caballero andante que va a entrar en combate y se da cuenta de que le han robado la armadura, el escudo, el yelmo, la visera, que está en paños menores pero que ya no hay nada que hacer, que ya la suerte está echada y el enemigo está encima y no queda más sino entrar en combate.

79



Resolví tomarme todo el tiempo que fuera necesario para reponerme de esta crisis existencial. Me arrecosté en el muro y empecé a mirar el mundo. De pronto alguien me llamó la atención tocándome el hombro mientras me indicaba con el dedo un suceso que se oía a gritos. Era ni más ni menos que mi vecino de apartamento haciendo trancón con su carro, en el empeño de acarrearme. Entonces lo tranquilicé: —¡Ya vienen por mí, gracias, mano, ya me recogen!

Creo que fue en ese momento, en el instante, cuando arrancó mi vecino motorizado, que me hice cargo, por primera vez, de mi destino, cuando me convertí en peatón urbano. Seguí adosado un buen rato a la pared, mirando por mirar. El sol bogotano estaba ya encontrando su salida sobre los cerros. Se abría paso agrietando a golpes unos nubarrones ásperos, amarotándolos, a veces sacándoles sangre.

Ver salir el sol en la mañana, sea como fuere, es un privilegio del peatón. A decir verdad el automóvil se le vuelve a uno algo como el esqueleto exterior del insecto. Termina convenciéndolo a uno de que es sólo habitante de la Tierra, como el escarabajo, y no del cielo también, no del sistema planetario, ter-



mina haciéndole perder de vista por ejemplo, el hecho obvio de que uno vive tanto en el Sol como en este planeta. Recuerdo, a propósito, lo que le oía una vez a un indio viejo, mientras mirábamos los dos la ciudad desde la sierra: ¡pobres mis hermanitos blancos que nunca ven salir el Sol!

De todos modos no me iba a quedar todo el día allí, frente a mi casa, mirando el mundo, a fin de hacerme a la nueva situación creada, así que arranqué camino al paradero del bus que tenía previsto. El recorrido era corto pero el caso es que en el andén que me correspondía se vino a presentar un obstáculo insalvable para mí. El hecho es que estaba despe-



jando el terreno para una nueva construcción y, con ese objeto, para mal de mis pecados, el buldoso cometía entonces un arboricidio.

No sé por qué razón yo soy particularmente sensible a esta modalidad del crimen urbano, de manera que, si no podía evitarlo, al menos me quedaba el consuelo de acompañar la víctima al holocausto, padeciéndolo yo mismo al presenciarlo.

Entonces empecé a darme cuenta de que existe una diferencia importante, en la ciudad, entre el sujeto motorizado y el que va a pie. Ella consiste en que al primero lo meten en los trancones, como cosa ajena, mientras el segundo se los hace o se los inventa él mismo como algo propio.

Se trataba de un enorme pino, con un porte absolutamente venerable, no sólo por la ancianidad que se revelaba en el tronco, parecido a un cirio todo chorreado de lágrimas de esperma negra, sino por lo resarcido o renacido de la ramazón cortada y retoñada muchas veces.

Para empezar, el escarabajo de hierro giró en redondo sobre las cremalleras, colocándose de espaldas al árbol. Pero no era para despedirse sino para darle bien alto los primeros golpes según me percaté de inmediato. Entonces empezó a sacudir la fronda como si fuera un trapo, al cogerlo a empujones.

Luego lo abandonó, dejándolo como «torre de Pisa», inclinado al suelo, pero sin perder en un ápice su dignidad. En seguida se le vino encima, de frente, como un toro, hurgándole la tierra furiosamente con la pala. Cada que la cuchilla acertaba con una raíz madre todo el edificio del árbol se estremecía. De pronto cedió lentamente, derrotado, y cayó de bruces buscando descanso en la tierra. Pero el buldózer no dio espera, y se lo llevó así, casi sin que acabara de caer, peloteándolo calle adentro.

De todas maneras esa fatal mañana yo logré llegar al paradero del bus, ubicado exactamente frente a la iglesia del barrio. Llegué y, antes de arriesgarme a tomar el colectivo, me dirigí al policía que estaba arriba de la gradería del atrio con el objeto de confirmar una vez más el dato de la ruta. El agente, todo inflado, casi hasta reventar el uniforme, un «Botero» vivo, me oye pero mientras tanto se le suelta de las manos la pelota a un niño y, antes de que ruede gradas abajo, con una agilidad increíble, la chuta con la bota, la toma en el aire con la mano y se la entrega al dueño.

—Mire su bus, mírelo, me dice, señalándolo con la mano.

Pero antes de que nos metamos con ustedes, lectores amigos, en esta primera fase de una aventura que iba a cambiarme todos los parámetros de la vida, me parece necesario insistirles en el sentido o mejor en el contexto mismo de nuestro plan o propósito.

¿Puede tener creatividad, puede desplegar un ápice de invención, el conductor de un bus urbano en Bogotá?

Con alguna frecuencia, aunque no tanta, también nosotros, los que vivimos la ciudad desde afuera, desde la atalaya del carro particular, también nos montamos en un bus. Por ejemplo en los paseos folclóricos de los buses-escalera, haciéndole home-

naje a esas «chivas» prehistóricas que una vez domesticaron los caminos de herradura de toda Colombia volviéndolos carreteables.

Pero esto es igual a las cabalgatas de carnaval o feria. Esto es otra cosa, bien distinta, a meterse en la busería urbana del Distrito, en las ruedas que cargan encima toda esta inmensa urbe.

De otra parte el experimento que nos proponíamos, en ese momento, no se podía resolver en entrevista a los «choferes» y grabaciones en video. Todo eso podía ser y fue, a la postre, para mí, un material auxiliar o accesorio. Se trataba de vivir en carne propia ese destino, de hacerme al bus como cotidianidad, de integrarme a su mundo, a su conflicto.

En consecuencia, y siguiendo la mano del policía, lo que podríamos llamar, el salto mortal, me encaramé al ejecutivo.

Como es obvio mi propósito firme era asegurarme puesto, a como diera lugar, allí, adelante en la primera fila a fin de cumplir mi cometido. Yo no podía perderle un solo paso a mi héroe. Sin embargo, para desgracia mía, pagué de inmediato la noviciada porque, en el arranque intempestivo, me fui de bruceas arrastrando gente, hasta la mitad del bus. Ya repuesto, y habiendo descubierto la barra en lo alto, me afiancé en ella y miré el objetivo inútilmente. Parecía como si en ese momento se estuviera soltando una represa desde la calle porque entraban oleadas al bus yo no sé cómo.

Cuando la marea empezó a amainar me entregué al forcejeo tenaz de buscar de nuevo la delantera. Entonces los pasajeros acomedidos me advirtieron que la salida estaba por detrás y ni modo de informarles mi proyecto.

Fue en ese trance cuando tuve la oportunidad de asistir a la primera función, en mi vida, de ese personaje que asedia todo el tiempo los buses urbanos y que es una mezcla prodigiosa de actor y mendigo.

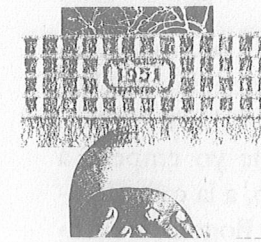
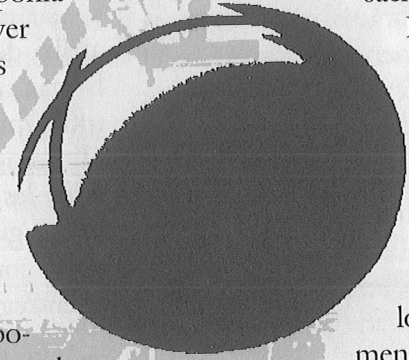
Me llamó la atención su excusa inicial en la representación, declarándonos a los pasajeros que estaba apenado por interrumpirnos la conversación o distraer nuestro tiempo.

Pero, sobre todo, me cautivó de entrada su rostro bien envejecido a porrazos, todo averiado a la brava y en el cual aún se defendía un momento de luz, el cual aparecía, de cuando en cuando, en los ojos o en la sonrisa. Sin embargo, lo que me convenció definitivamente fue la forma singular como

le iba creciendo la tembladera de todo el cuerpo a medida que contaba la historia y la repetía escrita en una hojita con la siguiente ortografía: «oración para prevenir el mal de san Vito».

De pronto, por un golpe de suerte, alguien me desocupó butaca para presenciar el espectáculo prácticamente gratis.

En los viajes que hago, de tiempo en tiempo, al exterior, en los grandes buses aéreos, por ejemplo, también hay películas y hasta buenas a menudo. Eso no se puede negar. Igualmente en el automóvil particular, durante un viaje al trabajo, tengo la oportunidad de oírme, sobre todo si hay trancón, una sin-



fonía completa de Brahms o Maller, o La siesta del fauno, del señor Debussy, y eso no es poca cosa. Pero sucede que esta función era a lo vivo y le metía además a uno casi como una espina en el alma: ¿era representación o era presentación? ¿Era teatro o vivencia?

De pronto me confundí todo. Olvidé mi misión y mi compromiso y, sin pensarlo dos veces, resolví bajarme del bus tras el tipo, empeñado en seguirlo donde fuera. Le temblaba el rostro, los hombros, el cuerpo, incluso el pelo le temblaba también. Bajamos juntos al andén y entonces, para gran sorpresa mía, tan pronto arranca el vehículo y su clientela lo pierde de vista, el personaje se cura como por milagro y ya no le tiembla nada, ni mucho menos la mano para contar y recontar los honorarios de profesional mientras atalaya la ocasión de abordar el bus siguiente.

Después, en mi larga experiencia, como pasajero de bus urbano, en la ciudad capital, he alcanzado a conocer bien este personaje típico, quizás uno de los más interesantes en la cultura cívica callejera.

Un buen actor de bus, que se estime, se saca sus dos salarios mínimos y maneja su cajero automático sin problema. Yo los he clasificado en categorías bien definidas mientras los disfruto: hay los trágicos o desgarradores que muestran hasta los intestinos

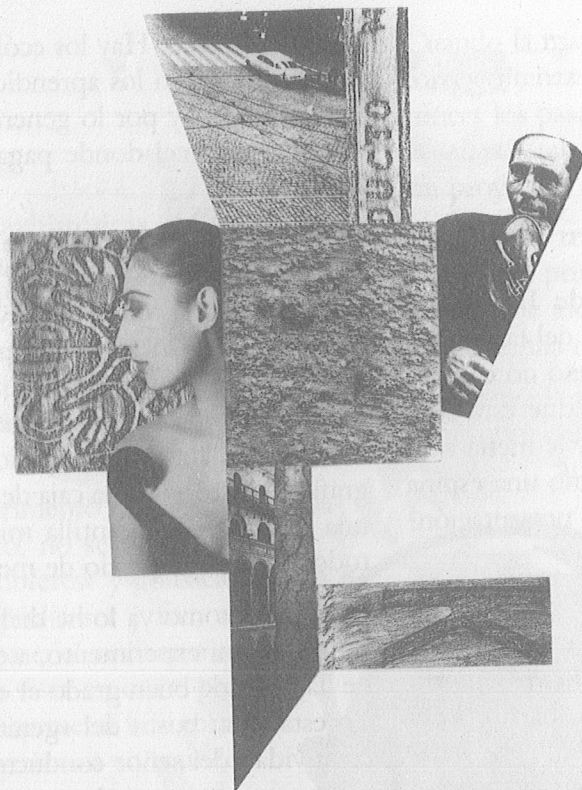
como un trofeo. Hay los ecólogos que venden recetas verdes. Están los aprendices que todavía no han hecho escuela y por lo general juran que acaban de salir de la cárcel donde pagaron un delito que no cometieron.

De otra parte entre los juglares del bus urbano en Bogotá, hay toda una región de proveedores de utensilios que usted necesita y olvida comprar y que nunca se los van a ofrecer por la ventanilla de su automóvil. Por ejemplo un juego de agujas por la mitad de lo que vale el pasaje, un estuche de herramientas, un sistema completo de información geográfica o histórica, una caja de compases para el hijo, una medalla o gargantilla milagrosa para la novia, todo a mitad de precio de mercado.

Pues bien, como ya lo he dicho, yo no andaba buscando, en mi experimento, a este personaje, a quien he llamado de buen grado el «actor de bus urbano». Yo estaba en busca del «genio» del «busero», de la creatividad del señor conductor. Sin embargo, para mi suerte, me topé de entrada con el payaso que vende su arte, su pena o su falsa orfebrería y me empeñé en conocerlo y disfrutarlo.

Y fue por allí, por esa puerta casual, por la del mendigo histrión del bus, por donde yo comencé a asomarme a ese mundo inagotable del caos sistematizado en el transporte humano y urbano, en la ciudad capital de Colombia.

Santafé de Bogotá debe ser la última metrópoli de este planeta que todavía sigue montada casi toda en un bus. No existe en la tierra, hasta donde alcanza mi lectura y mi viajadera, ningún otro conglomerado cívico que se aproxime o pase los diez millones, ninguna «metrópoli» en cualquier continente, que no tenga su tren metropolitano.



Ahora bien, es precisamente por esta razón, por esta rémora abismal, por este desfase monstruoso, por lo que se ha creado en la ciudad, en su sistema circulatorio, lo que podríamos llamar una «cultura de caos» o de la ilegalidad metódica, con tal inventiva, que la planificación del sistema vial, si algún día se realiza, puede ser novedosa hasta lo revolucionario. Y por ello esta circunstancia, porque en Bogotá se podrán integrar las tres redes, la de los colectivos públicos y la de los «particulares» con la del futuro, de los trenes, en un equilibrio más racional que el que tienen hoy muchas urbes que hace rato nos tomaron la delantera en este compromiso.

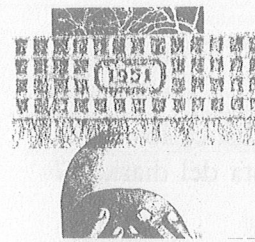
Por ejemplo yo me sueño con un servicio especial del posible «metro» bogotano, consagrado exclusivamente a aligerar y librar de contaminación la circulación de automóviles particulares, arrastrándolos en vagones plataforma a 300 k/h, ya no sólo en la operaciones de puentes vacacionales sino incluso en las rutas largas de los días de trabajo.

Repito: fue por allí, por ese seguimiento del actor-mendigo del bus urbano, por esa primera ventana de luz, por donde yo empecé a echarme al mundo, a la calle, a conocer realmente a Bogotá, a circular como tal.

Antes de esta aventura quijotesca, de esta salida mía de caballero andante, que va a «desfacer agravios» de un académico contra los conductores de buses, yo sólo tenía una visión maldita y por ende demasiado pobre de este extraordinario

universo. Por ejemplo veía todas las busetas de Bogotá a través de una sola que un día se incineró en plena vía, se consumió en llamas, y me tocó presenciar, desde mi automóvil, como extraían los cadáveres carbonizados de los pasajeros. Las otras 9.999 busetas, que ruedan pacíficas e indemnes, no las conocía.

Por ejemplo, el bus paradigma mío era uno que había sido objeto de estudio en un taller escolar mío, sobre solución mediada de conflictos, un vehículo que a pleno sol de mediodía y en calle céntrica de la capital, había sido saqueado por una banda de asaltantes fuertemente armados, los cuales además habían humillado y golpeado a la gente. De los otros 9.999 que luego he disfrutado, no tenía noticia.



Por eso ahora doy con gusto testimonio de que en esos primeros treinta días del experimento providencial como peatón y pasajero de bus y luego, a lo largo de cinco años, que he reincidido en esta manía, jamás he sido quemado ni robado o maltratado en un bus urbano o una buseta de Bogotá.

Después de este peregrino experimento, que duró escasamente las cuatro semanas, yo no he vuelto a ser el ciudadano que fui siempre, toda una vida. Y ello no sólo y no tanto por el conflicto que me trajo el suceso, por la ruptura de mi mundo, de mi cotidianidad, sino por aquello del pecado original, por la pérdida de la inocencia. Desde entonces, desde aquella aventura, no resisto la tentación de incurrir, de cuando en cuando y cada vez con mayor frecuencia, en particular de esta feria loca, en la barraúnda desahogada de la busería bogotana. Se me volvió una suerte de adición o vicio.

Durante toda una vida yo me había acostumbrado a ver la gente, desde el automóvil particular, de una manera bien diferente a como la encuentro ahora, a verlos a ellos no uno por uno sino en montón, en masa. Me había hecho a la idea de la gente siempre adocenada, siempre igual, incluso hasta un poco más pequeña de lo que es.

Para verlos tal cual, como humanos, es decir como esencialmente diferentes y excepcionales, parece que hay que correr el riesgo de dejar, así sea de cuando

en cuando, esta otra «torre de marfil», la urbana, esta cajita mágica y rodante y enredarse en la madeja, meterse en la garrapiñera de la gente para abrirse paso.

Sin embargo, válgame Dios, de ninguna manera yo estoy cuestionando el uso del automóvil privado o particular como medio de transporte. Incluso pienso que este artefacto se ha venido convirtiendo, para la familia de la clase media, en una especie de «hogar», alterno al otro, a la casa, a la que todavía los humanos seguimos haciendo de barro, piedra y madera como en los tiempos prehistóricos. Y no tengo ningún reparo en reconocer que este segundo hogarcito vacacional y de fin de semana adquiere cada día mayor importancia en las circunstancias de agobio y sofoco que trae la vida urbana.

Por otra cosa bien diferente es que Prometeo, por el hecho de haber descubierto el fuego, se torne en prisionero de su hazaña. Otra cosa bien distinta es que la caja rodante se le vuelva cárcel, que lo obligue a ver sólo la ciudad desde su atalaya circulante y a tenerle cada vez más temor al «montón», al maravilloso río humano, al ser pasajero.

Recuerdo una vez que acompañé a una matrona, con humos de aristócrata, que timoneaba su «particular». La avenida estaba por demás congestionada y, de pronto, un enorme bus hizo trancón porque no terminaba nunca de desocuparse. Entonces la dama, enardecida, me mostraba la muchedumbre diciendo: —Pero mire usted, mire que entre tanta monotonía no hay nadie, no se ve uno solo que sea gente.

Y aunque éste es un caso patológico, de todos modos está enraizado en esa vi-

sión del mundo urbano que crea la moderna simbiosis entre vehículo privado y dueña o dueño.

Sobre Santafé de Bogotá ruedan, cada día, 900.000 automóviles particulares que pitan y contaminan diez veces más que los 22.000 vehículos de transporte colectivo, buses, busetas, etcétera, más los 40.000 taxis urbanos. Sin embargo, estos 900.000 particulares prestan servicio sólo a 1.450.000 pasajeros urbanos mientras los 22.000 colectivos atienden un total de 8.800.000 pasajeros al día.

Ahora bien, los buses de «servicios especiales», que transportan escolares en Santafé de Bogotá son 2.500, aproximando. Entonces, si suponemos razonablemente, que cada uno moviliza 40 estudiantes al día tendríamos un transporte escolar total de 100.000 estudiantes.

Este número viene a ser menos del 1% (0.82%) del total de matrícula del Distrito que sobrepasa el millón trescientos mil y es sólo el 15% de los 650.000 que integran la matrícula urbana no oficial.

Son estos datos que nos ha proporcionado el Instituto Tecnológico del Transporte de la Alcaldía Mayor Distrital.



Valdría la pena añadir a esta estadística los datos reveladores de una reciente encuesta del diario *El Tiempo* que parece bien confiable.

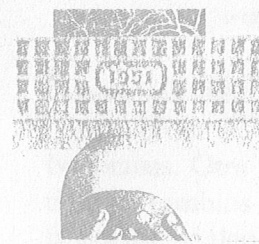
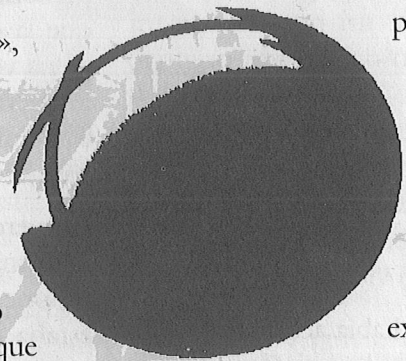
En Santafé de Bogotá son 1.700.000 personas las que declaran tener uno o más vehículos particulares, sean automóviles u otros automotores. De ellos un millón dice tener sólo uno mientras medio millón dice tener dos y el resto tres o más, todo lo cual suma más de 2.600.000 vehículos de propiedad particular en esta ciudad. Así que no

parece exagerado el dato de 900.000 automóviles de uso particular rodando cada día en Santafé de Bogotá.

Pero hay algo nuevo y sorprendente en esta estadística y es que los propietarios resultan ser mitad mujeres, exactamente un 51%.

Todo lo cual significa, si hacemos cuenta del tiempo de estacionamiento de los particulares y de su tamaño comparativo con los buses, que cada pasajero de automóvil particular ocupa 40 veces más calle que un pasajero del colectivo.

Una proporción, como vemos, de 1 a 40. De manera que yo, como «autoforo» bogotano sin poder vivir ni conocer mi ciudad, tengo 40 veces más dere-



cho sobre ella que el peatón que la sufre y la disfruta.

Pienso, de pronto, que el caballero medieval no tenía tanto derecho al feudo en comparación con el peón o siervo, con el andante a pie de esos tiempos.

Y quisiera, para terminar estas reflexiones, contar una historia que ilustra maravillosamente el destino de lo que he dado en llamar un «autoforo» de profesión.

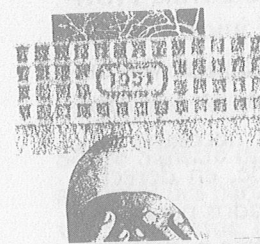
Una vez, convocó Dios en persona, a una reunión de animales terrestres. El motivo de la reunión no se conoce pero, hasta donde puede saberse, era bien importante, tanto que nadie podía faltar. Asistieron todos los herbívoros, como el conejo o el caballo, todos los carnívoros como el tigre y el lobo y hasta hicieron presencia los anfibios, de tierra y agua, como el cocodrilo. Se llevó censo cuidadoso de la asistencia, el cual Dios mismo revisó encontrándose que faltaron a la cita exactamente tres animales. Hecha la averiguación del caso visitando una a una las residencias de los ausentes, resultó que los tres presentaron la misma y única excusa por su ausencia. Sencillamente, no les gustaba salir de casa. —Que Dios me perdone, explicó cada uno a su modo, pero a mí, personalmente, no me gusta o no soy capaz de salir de mi casa.

Pues bien, oídas estas razones por la Divina Providencia, no se hizo esperar mucho el juicio y la sentencia respectiva. En consideración dijo el veredicto, de que estos animales no desean o no son capaces de dejar sus casas para hacer la necesaria vida cívica y pública, que les corresponde, en derecho, de ahora en adelante quedan condenados para siempre a llevar su casa encima o a cuestras a cualquier lugar donde viajan.

Estos tres animales son, como seguro lo ha adivinado el lector, la tortuga, el caracol y el armejo o armadillo.

Y recordando, de paso, que la proporción entre el total de los animales en este mundo y estos tres sedentarios de excepción, se parece a lo que existe en una ciudad como Bogotá, entre el universo de los peatones y el pequeño grupo de los motorizados; metámonos, por fin, Dios mío, en nuestro cuento, abordemos de nuevo nuestro bus en la misión concreta de desafiar el enigma sobre la creatividad del busero bogotano.

La verdad es que yo ya me había hecho veterano de este medio de transporte, de manera que en los días siguientes me acomodé en el sitio estratégico, al pie de la puerta de entrada, en forma de hacerme cargo, definitivamente, de mi objetivo.



Pero ocurre que ese puesto privilegiado para el observador del piloto de la nave, tiene también su rémora y vamos a verlo: la primera vez que lo ocupé hizo su entrada al vehículo una mujerona, alta y fornida, que llevaba alzado en vilo, como un trofeo, un enorme muchacho, para pasarlo gratis, por encima del marcador del control, y ahorrar-se así el pasaje. Por un momento vi que la criatura se me iba a caer encima pero no sé cómo se desvió y fue a dar de pies al piso. La madre sonrió mirándome como para celebrarse la maniobra, pagó al busero a la mano y luego sacó del carriel una manzana verde, la limpió bien con la manga del saco, la mordió y enseguida le dio a morder al niño. Tras la matrona del crío hizo su entrada una quinceañera, y hubo un momento cuando estuve a punto de aplaudir a cada «entrante», a cada persona que hacía su aparición en escena. Me divertía su apuro, su sorpresa y sobre todo su sonrisa conciliadora si tenía algún tropezón o una demora en el pago del pasaje. Me pareció que, además del «actor», este «entrante», viejo o niño, pasajero o colado, mujer u hombre, es otro personaje del bus urbano.

Entonces recordé al viejo Walt Whitman:

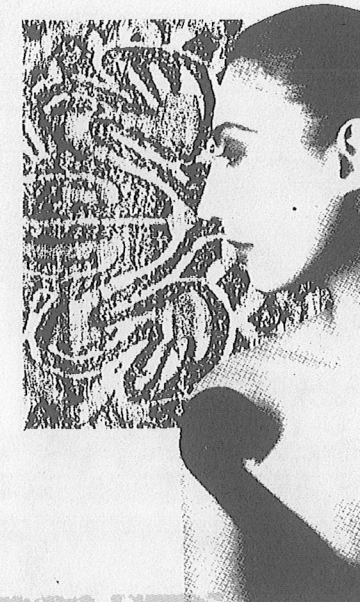
*«Todos quieren venir hacia mí  
y yo quiero ir hasta ellos...  
y tal como son, más o menos soy yo,  
de cada uno y de todos  
y de mí mismo  
sale esta canción».*

Sin embargo mi héroe, el objeto de toda esta experiencia o historia, lo he dicho ya tantas veces, es el conductor del bus urbano, el chofer.

¿Usted no lo conoce, amable lector, nunca lo ha seguido con método, juiciosamente? ¿No ha tomado asiento, siquiera una hora, en la parte delantera del bus para hacer el seguimiento, para grabarlo?

Pues bien, quisiera revelar-le para término de esta historia, a este personaje sencillamente asombroso. ¿Conoce usted el mito hindú de la diosa Visnú, que tiene cuatro manos y que está sentada sobre la serpiente de la eternidad?

Pues bien, yo nunca habría alcanzado a abarcar este enigma oriental hasta que tuve la feliz oportunidad de asistir, toda una temporada de semanas, días y horas, a la actuación en público, a la función del busero bogotano.



Cuatro manos: una para la maniobra pavorosa del timón en las calles bogotanas. Otra para el juego múltiple de cambios de velocidades, de la bocina, y algo más. Una tercera para abrir y cerrar puertas a control remoto. La cuarta para hacer caja de pasajeros en billetes y monedas.

Yo aconsejo mirarlo con cuidado, no perderle un segundo para descifrar, por ejemplo, como maneja a la vez los dos retrovisores, el exterior sobre la calzada y el interior sobre la clientela, mientras le pone el ojo, sobre el parabrisas, al desafío de la delantera.

Sin embargo la creatividad del busero bogotano está ubicada más allá o más lejos de toda esta milagrería cotidiana que él realiza casi con desdén, apaciblemente y a toda hora.

Yo lo vine a descubrir o a descifrar prácticamente el último día de mi escrupuloso seguimiento y cuando ya casi daba por perdida mi apuesta con el académico de marras.

Es una creatividad que consiste o se basa enteramente en darle forma o normatividad al caos del tránsito y la circulación de esta ciudad en la cual el peatón, al igual que la «moto» o la «cicla» deambulan enteramente por «la libre», como a campo raso, lo mismo por calzadas que por aceras. Es la creatividad que logra escabullir el ojo

del policía para recoger una palada de pasajeros fuera del paradero o para escapar a un trancón violando la vía o para dar el salto al vacío por encima del ojo del semáforo. Es la creatividad de la infracción metódica, permanente y gradual que domestica y flexibiliza las reglas del juego, en forma de volver posible el cruce de caminos de 8.800.000 personas que se montan en bus, en la única «megapolis» de este mundo que se mueve por el sistema de colmena, donde cada abeja trae la carga que puede o consigue, y por donde se rebusque.

Pero una vez que descubrí este nuevo atributo, que viene a ser como el apogeo de toda la maniobra de las cuatro manos de nuestra Visnú, comprendí por qué el, al estar ubicado permanentemente en el «más allá», en la aventura de lo ilegal, de verdad está sentado sobre la serpiente de la eternidad.