

Camiones de escalera: dispositivo dialógico rodante, en medio de la ruralidad antioqueña¹

María Isabel Zapata Cárdenas

Doctora en Educación y Comunicación Social, Comunicadora Social - Periodista y profesora de la Facultad de Comunicaciones y Filología de la Universidad de Antioquia. Adscrita al Grupo de investigación en Comunicación, Periodismo y Sociedad; investigadora en temas de comunicación digital, apropiación social de las TIC, producción de contenidos digitales, proyectos transmedia y cultura popular.

maria.zapata7@udea.edu.co

La realidad constituida dentro de un camión de escalera, línea o chiva, como se le conoce en las urbes a este transporte tradicional rural colombiano, se enmarca en las dinámicas que se dan en sus recorridos: conversaciones, relatos e historias, contactos humanos que mantienen la vitalidad del recinto social desde diálogos horizontales de tú a tú entre conductores y pasajeros. No hay dos recorridos dialógicos y sociales iguales, porque en eso radica su poder colectivista. El laboratorio social que se gesta en su interior marca su particularidad añadiéndole decorados y personalidades visuales que están enmarcadas en el contexto campesino. El camión de escalera es el objeto de este texto, el cual nace de un proceso investigativo doctoral que buscó mirarlo más allá de su destino transportista y ubicarlo como un elemento de expresión popular campesina en la esfera del mundo rural colombiano, donde a diario enfrenta vías y carreteras complejas al llevar cosechas, pasajeros, relatos e historias mediadas por su existencia campesina. Buscó relacionarlo también con el movimiento global del *art truck*, donde operan otros sistemas de transportes modificados estéticamente bajo elementos culturales, religiosos y sociales que hacen de estos sistemas unos objetos de culto visual.

^{1/} Este texto es producto de la investigación *Análisis iconográfico de la cultura popular campesina colombiana. Caso: Camiones de Escalera. Relatos e historias mediadas por la imagen*. Doctorado en Educación y Comunicación Social, Universidad de Málaga.

Esta investigación se enmarca en los renglones de la comunicación y la cultura popular, gracias a la revisión de los esquemas visuales e icónicos que se presentan en el estilo y decorado de los camiones de escalera. El camión de escalera por su naturaleza es un medio, un recinto comunicacional vivo, orgánico, que opera transparente en el territorio por donde rueda y cuyas subjetividades dan vida a los procesos culturales y conversacionales que allí se gestan; es un dispositivo de encuentro vital y cambiante que se altera, renueva y activa en cada trayecto. La subjetividad que se gesta dentro de este fenómeno se relaciona con el contexto, es decir, la subjetividad se potencializa cuando se relaciona con la comunicación y con lo popular, mediado por el camión de escalera como agente de procesos de la realidad campesina. El camión es hijo de la montaña, pero fuera de este contexto deja de ser ese recinto dialógico rural y se convierte en otro fenómeno: el camión de la rumba que, como discoteca rodante, transita por las principales ciudades de Colombia. No hay montaña que no negocie ante el trasegar de un camión de escalera, pues este camina por entre sus curvas y recodos, sube y baja por sus rutas. El camión impone su fuerza y la montaña lo abraza con su vitalidad. Es una práctica campesina, resiliente y silenciosa.



Figura 1. Recorrido del camión La Colegiala, municipio de Andes, Departamento de Antioquia. Vereda San José.

Fuente: elaboración propia.

El camión de escalera es un dispositivo-paisaje, es decir, está allí, camuflado entre el espesor de la montaña, conquistando estrechos y voladizos tramos, desafiando la muerte a través de lo humano y lo técnico. El camión en sí mismo sabe que inicia su camino, pero no sabe con qué dificultad se encontrará más adelante, pues la montaña no avisa, solo se desprende. Y se retoman las palabras de la música urbana del grupo puertorriqueño Calle 13, donde expresa que Latinoamérica es “un pueblo escondido en la cima. Mi piel es de cuero, por eso aguanta cualquier clima” (Cabra et al., 2010, 0m10s). Latinoamérica es como la montaña: ambas resisten al tiempo y a la vida misma. Siguen latiendo.

El bus escalera es el medio en el que nosotros empezamos a tener independencia como jóvenes. En el bus todos somos amigos, o sea, se montan cuarenta desconocidos y a la media hora somos cuarenta amigos. Hay comunicación de la última banca a la primera, incluido el chofer. Entonces, el bus escalera es un universo, una propiedad en donde todo, absolutamente todo, es coherente. Se lleva cartas, razones [mensajes], dinero, progreso [...] el bus empezó a ser un vehículo de unión entre los pueblos y la capital y esto no pasó solamente en Antioquia. (Moreno. Entrevista personal, 14 de octubre de 2021)

¿Y el Camión de Escalera de dónde salió...?

Sobre su origen no se evidencia una postura clara, no hay una única versión al respecto y tal vez en esto radica su atracción. Se encontraron dos argumentos que tienen en común la necesidad de subsanar el desplazamiento en medio de un territorio a comienzos del siglo xx: fue en aquella época cuando los primeros camiones de escalera se crearon con el fin de poder cargar grandes pesos entre la ruralidad y los pueblos urbanizados en calles de piedra. Las soluciones transportistas y el ingenio humano es de muchos. Colombia conquistó los ríos, luego los ferrocarriles, pasando por los vehículos de carga, pero siempre con la intención —equivoca o no— de buscar más alternativas ante una geografía dominante y compleja. De acuerdo con Mejía (1998), una primera referencia sobre el origen de estos automotores se relaciona con un grupo de empresarios de Medellín que invirtieron en 1908 la suma de 100 dólares cada uno para importar desde los Estados Unidos el chasis de un bus Pullman de la época. En manos del ingeniero Luciano Restrepo Escobar y del mecánico Roberto Tisnés lo armaron, mientras lograban encontrar un chofer en Bogotá que hiciera rodar el vehículo. El bus hacía un recorrido desde el centro de Medellín hasta el barrio San José del Poblado (p. 63). Sobre la importancia del ciudadano Restrepo Escobar, los escritos históricos cuentan que

El 10 de febrero de 1902, en el Club del Comercio de Medellín, se constituyó la Compañía Antioqueña de Tejidos. Formaron parte de ella, las familias de Fernando Restrepo Soto, cuyos vínculos económicos y de parentesco ligan su descendencia con la de Luciano Restrepo Escobar, pionero del comercio y de la banca Antioqueña (Restrepo Yusti, 1988, p. 31).

Como también lo explica Mejía (2012), Restrepo fue fundador en 1854 de la empresa Restrepo y Cía., cuyo objetivo fue hacer comercio de toda especie de mercancías nacionales y extranjeras en agricultura y minería, entre otros. Cuentan los cronistas que por un tiempo corto el bus Pullman pudo rodar, pero el costo de la gasolina —para la época— fue el factor para finiquitar su recorrido. En 1913, Ricardo Olano Estrada fundó la primera empresa de buses de servicio público en Medellín, la cual también cerró sus puertas debido a que el peso de los vehículos destruía a su paso las delicadas calles y afectaba la red de alcantarillado de la ciudad. Por su parte, Vega (2006) reitera la teoría de la participación de los industriales antioqueños Restrepo Escobar y Olano Estrada, y además recrea que los primeros buses fueron creados a imagen y semejanza de los tranvías de mulas: cuatro bancas abiertas por ambos lados con ventanas inexistentes, techo de lona o latón, vigas de madera con paneles laterales de latón. La tradición artesanal de los antioqueños llevó hasta los años setenta esta técnica de carrocería: los buses de escalera más valiosos eran marca Ford y Chevrolet de 1948 a 1964. Hacia 1927, un texto publicado en la *Revista de la Carretera al Mar* aclara que los industriales de la época manifestaban la necesidad de mejorar el transporte de sus productos, sobre todo cuando las cosechas eran pesadas y abundantes. Sobre esto, Mejía (1998) puntualiza que la petición está basada en tener diferentes tipos de carrocerías comerciales. De acuerdo con esto, se precisa que Colombia nunca ha tenido una industria metalmecánica de chivas (p. 64).

Desde su origen la labor ha sido artesanal, perfeccionada por el tiempo, la inventiva, la destreza y malicia de los carroceros. Tiene una especificidad cultural, geográfica y comercial cuya creación, desarrollo, uso y expresión está atravesada y mediada por lo popular, más horizontal que vertical y más cultural que empresarial, técnica y progresista. En palabras coloquiales, un camión de escalera es un *Frankenstein* de necesidades autóctonas, propias y exploratorias, por eso sus partes son adaptaciones o creaciones a la medida: “Los chasises o bastidores eran importados desnudos y había que adecuarlos en el país” (Vega, 2006).

Otra fuente consultada para comprender el origen e historia del camión de escalera nos lleva a Sánchez (2012), quien señala a Hernando Pérez, decorador de camiones, como uno de los principales gestores que permitió abrir las primeras rutas de transporte de Medellín, las cuales contaban con una flota amplia

de estos vehículos y cubrían tanto las rutas urbanas como rurales. Y ante la falta de una industria automotriz local, los chasises de los vehículos Dodge y Ford modelos 46, 50, 56, 57 y 60 eran importados de los Estados Unidos. En la década del cuarenta, el chasis se alargó hasta seis bancas.

Sobre el inicio de los estilos gráficos de los camiones, la familia Pavón, originaria del municipio de Itagüí —del departamento de Antioquia—, es otro referente en el origen de estos automotores. A ellos se les acuña los primeros registros de las formas decorativas de estos camiones, aunque no tuvieron nada que ver con el surgimiento de las chivas. “De las franjas y rombos pasaron a la complicada geometría que conocemos hoy en día. En la tapa que servía de Maletero empezaron a pintar distintos motivos alegóricos” (Mejía, 1998, p. 69). Otra información arrojada hace referencia a un origen pueblerino, en el municipio de El Carmen de Viboral en Antioquia. Según el periódico *El Tiempo* (1999), en 1923 se abandonaron las mulas e iniciaron los primeros traslados en vehículos desde el municipio de Rionegro —en el Oriente Antioqueño— hasta el municipio de El Carmen de Viboral. Fueron los hermanos Antonio y Manuel José Montoya quienes adquirieron un camión para montar carga y pasajeros y ganar dinero, se trataba de un Studebaker que había costado quinientos pesos de la época. José Castro, un viejo labrador de madera que sabía algo de mecánica, armó por trescientos pesos las carrocerías y con aceite de linaza puro cocido, barniz copal y siena roja, la pintó y bautizó como “Ayacucho” (p. 3). Esta historia acuña la denominación de la Chiva desde el sonido de su claxon, que los campesinos comparaban con el balido del animal. De ahí el nombre que forma parte de la historia del transporte y del desarrollo del país.



Figura 2. Camión de Escalera en el municipio de Jardín, Antioquia, listo para su recorrido.

Fuente: fotografía propia.

Los decorados y geometría en los Camiones de Escalera

A primera vista, un camión de escalera es un artefacto que funge como medio de transporte rural. Y aunque durante décadas ha sido reconocido por esta labor, su creación como dispositivo de comunicación y encuentro le ha permitido ir más allá de ese primer propósito. En sus paredes lleva impregnado todo un sistema de formas, símbolos y elementos que a simple vista logran distinguirse gracias a las formas geométricas clásicas, pero su composición, ordenada y compleja, devela todo un conglomerado visual que lo hace particular y unitario. No hay dos camiones iguales, aunque se puede decir que —en su gran mayoría— los camiones que ruedan por el departamento de Antioquia tienen geometría en sus cuatro vistas (frontal, dos laterales y posterior). Los conceptos matemáticos tienen un carácter abstracto, pero, desde los primeros años de infancia, la educación nos enfrenta a su comprensión y uso por medio de sistemas de aprendizaje memorísticos, racionales, críticos y comprensivos con la finalidad de comprender cómo funcionan y afectan a los conceptos matemáticos. La naturaleza es una de las primeras fuentes para reconocer estas formas geométricas.

Muchos elementos comparten formas comunes, por ejemplo: una figura como el espiral se replica en conchas de mar, caracoles, hojas de helechos, semillas, entre otras; otras formas onduladas se replican en los cursos de los ríos, en las venas de las hojas. La naturaleza usa un número importante de formas, sobre todas aquellas que vislumbran movimiento, y esto luego se refleja en el quehacer artístico: cerámica, pintura, proyecciones arquitectónicas, mobiliario. Las artes y los oficios creativos tienen en la geometría un aliado. Cabe aclarar que no todos los elementos que hacen parte del estudio de la geometría se presentan en la elaboración de las formas visuales de los camiones de escalera. Hay unas figuras y formas que son repetitivas y, al igual que unas tonalidades de colores, siempre están: puntos, rectas, planos y espacio, curvas, triángulos y cuadriláteros.

Sobre estos elementos cabe resaltar que la iconografía que se visualiza en los camiones de escalera nos ubica en diferentes expresiones que obedecen al sincretismo de sus intervenciones, es decir, hay presencia de formas geométricas que se relacionan con posturas y credos diferentes: cristianismo, islamismo y la cosmogonía indígena latinoamericana se conectan por medio de las formas con las que los camiones son intervenidos en sus paredes. Aunque no hay una intención consciente de evocar una u otra corriente, son figuras universales que se entrelazan y se identifican con formas reconocidas.

Para el caso de la influencia islámica, según Crespo Robledano y Sáenz de Castillo (2011) la relación entre formas geométricas, la exactitud matemática y su uso en las expresiones artísticas de dicha cultura no tienen un punto

de origen común; y abordan al racionalismo griego como una de las posibles corrientes que influyó en el mundo visual islámico con el fin de expresar un orden del mundo a través de la interrelación de formas. Por otro lado, aparece también el concepto de multiplicidad del creador, donde la visión atomista del universo se carga de elementos que conducen al éxtasis y a la meditación mística (p. 295). Muchos de los diseños expuestos a lo largo del tiempo evidencian formas como cuadrados, hexágonos, círculos y polígonos, formas reconocidas también en Occidente. Un motivo recurrente en la propuesta visual islámica es la estrella de ocho puntas, hecha desde dos cuadrados con un giro de cuarenta y cinco grados, uno con respecto al otro. Los polígonos, por otra parte, pueden verse desde los pentágonos y octágonos en montajes simétricos que incluyen reflejos y rotaciones. Estas son algunas formas utilizadas:



Figura 3. Relación de la geometría y las intervenciones en el decorado del camión La Colegiala.
Fuente: fotografía propia.

Por otro lado, la influencia cristiana se ve representada desde formas nucleares como el círculo. Las formas geométricas permiten reconocer significados y apropiaciones que parecen enigmáticos y ocultos, pero que obligatoriamente están relacionados con el contexto y las subjetividades que se van dando en su asimilación. Esto se conecta con la creación, la cultura, la creencia en fuerzas superiores y las formas de vida. Dicen Tangarife y Valencia (2022) que el círculo no sólo se considera una forma geométrica, sino que se define como la unidad: no tiene un final ni un comienzo, es la representación de la tierra, del campo espiritual en relación con el campo terrenal material (p.

37). Además de la geometría y las alusiones a credos y prácticas religiosas, los camiones evidencian una tendencia permanente hacia el trabajo manual, gracias a la utilización de instrumentos como el pincel, la regleta, el compás y la pintura (automotriz). Y vale la pena recalcar que, en el caso del decorador Serna Quintero, muchos de los instrumentos han sido modificados por él, con el fin de solucionar asuntos de espacialidad y control en unas dimensiones de láminas de aluminio que recubren los camiones. Por esto sigue latente el trabajo manual, aunque se muestren algunos buses escalera con intervenciones en adhesivo tipo plotter en partes laterales y en el Maletero (parte posterior).



Figura 4. Geometría en el camión *El Clavel Rojo*. Municipio de Andes.
Fuente: fotografía propia.

Tanto en la geometría como desde la creencia cristiana el círculo se conecta directamente con la corona de espinas, en el episodio del sacrificio y posterior muerte de Jesucristo en la cruz (otro elemento visual) que se observa en los decorados de los camiones de escalera. El triángulo, por su parte, es una figura que se conecta con la trinidad: dos figuras masculinas (padre e hijo) y un ser divino (espíritu santo) como trío de máxima protección. Frente a la devoción religiosa, debe aclararse que Colombia es un país de tradición católica —aunque se practican otras tendencias de culto—; práctica heredada de la conquista española y su expansión religiosa. Como lo registran Beltrán y Larrota (2020), aunque a lo largo del siglo XX el país se caracterizó por su fidelidad a la tradición católica, en las últimas décadas la Iglesia ha experimentado una deserción masiva y constante de fieles que alimentan un nuevo paisaje religioso más plural (p. 13). Explican también que la identidad religiosa tiene que ver con la edad: a medida que se relaciona con la tercera edad o la edad más adulta, el arraigo por “creer en algo” o por mantener las prácticas tradicionales se mantiene. Y esto puede conectarse con los camiones de escalera, donde ciertas prácticas familiares se dan de generación en generación, manteniendo

un vínculo entre los mayores de edad, como son los propietarios/conductores. No en vano sus vehículos cuentan, en la gran mayoría, con alguna imagen religiosa que acompaña su decorado, tanto en el interior como en el exterior.

Y es la fidelidad a la tradición católica la que se refleja en el decorado compositivo de los maleteros. Otro argumento es que este decorado se relaciona con las expectativas que tienen propietarios y, por qué no, usuarios, sobre cómo debe verse el maletero. El maestro Alejandro Serna Quintero en una entrevista reiteró su posición sobre por qué no interviene maleteros; cuenta que pocas veces lo hace porque siempre quiere hacer una reinterpretación en colores y elementos, pero a la gente le gusta la forma tradicional de la Virgen: “que uno respete los colores de siempre. Y eso no me gusta. Yo prefiero que otro artista intervenga el maletero” (Serna, comunicación personal, 15 de abril de 2019).

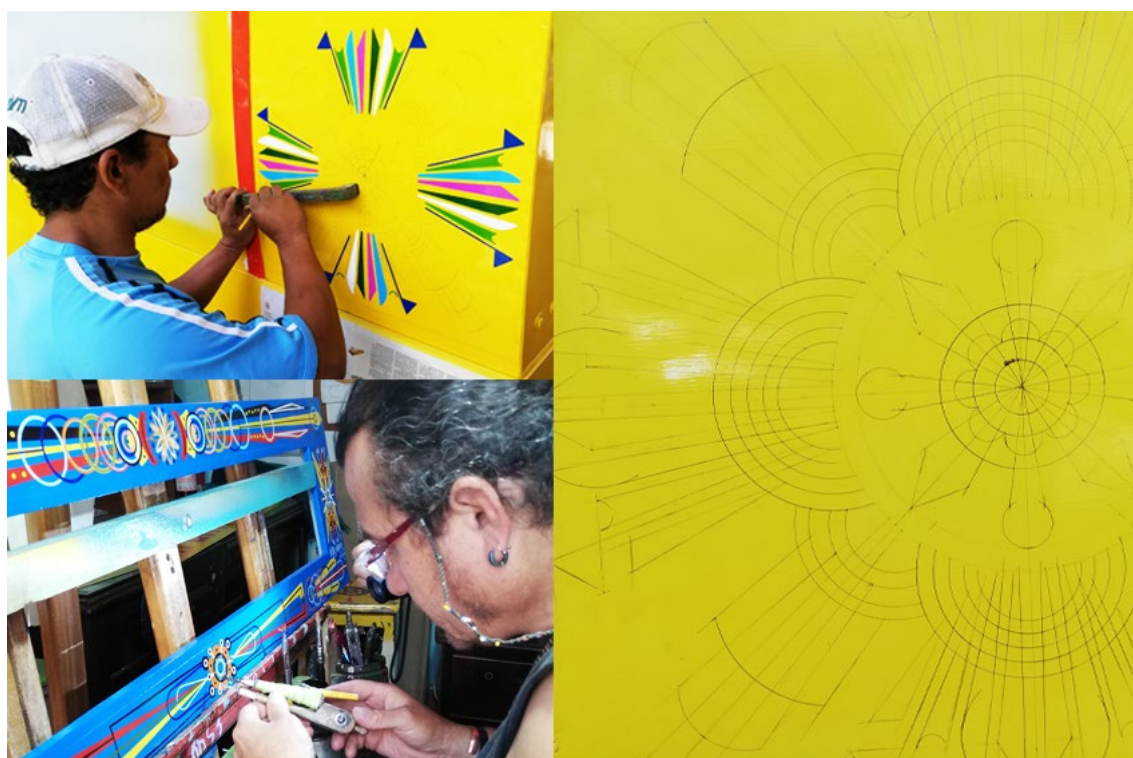


Figura 5. Rutina artística de los hermanos Serna Quintero

Fuente: fotografía propia.

Nota. Humberto (arriba), Alejandro José (abajo). Decoradores de Camiones de Escalera.

Por otro lado, el paisaje natural es otro código con valores importantes, arrojados por el programa informático. Se trae a colación la influencia de las imágenes circuladas por la empresa Gráfica Molinari, a partir de mediados del siglo XX. De esta proyección se desprendieron modelos visuales sobre el infierno, la Virgen del Carmen, la de Los Milagros y escenas bíblicas y paisajes, que fueron utilizadas como patrones y moldes para que los decoradores se guiaran al momento de intervenir las partes posteriores del camión. En palabras del fotógrafo Juan Camilo Moreno Wills,

Una escalera cuando pasa es un calidoscopio que te pasaba por el frente, y cuando se aleja tiene ese maletero pintado con un santo, paisaje o figura, que te da alguna información de tipo socioeconómico, cultural, moral, ético. Uno puede identificar y diferenciar los camiones por todos los elementos que tiene, es un montaje visual muy completo y complejo. Cuando el mundo no era globalizado, saber de Europa y Asia era imposible para un campesino en este pedazo del mundo. El bus escalera se volvió también un vehículo de conocimiento, porque en su maletero se dibujaba un Jeep, un Bugatti o un carro clásico. El campesinado sabía exactamente que era un paisaje chino porque había unas señoras en kimono con un abanico y con una cumbre nevada. Pero este tipo de inspiración, por decirlo así, se dio gracias al trabajo de la familia española que llegó a Colombia y fundó Gráficas Molinari. Ellos tenían imágenes de paisajes, vivencias, costumbres y creencias de ese mundo occidental que acá no llegaba. Por eso ver en un bus escalera hoy un pasaje del Everest, un refrán popular gallego, un mariachi, la Torre Eiffel o una mujer posando como Mata Hari se debe a eso. (Moreno, comunicación personal, 14 de octubre de 2021)

El maletero en esencia es un elemento clave en la identidad visual popular de un camión, en armonía con su nombre, sus colores distintivos, ornamentos y figuras geométricas. Los esquemas figurativos tradicionalmente son pintados con aerógrafo y pinceles. Este es un trabajo manual que se ha visto alterado por otras formas de producción, como la impresión digital, donde la figura es producida y adherida a la pared de aluminio al instante. Esta alternativa no solo es visible en los resultados de la investigación, sino que abre la puerta a un mundo de posibilidades de producción gráfica que cohabita en el momento con el trabajo manual de las otras partes del camión, producidas manualmente.



Figura 6. Maleteros de diferentes Camiones de los municipios de Andes y Guarne en Antioquia.
Fuente: fotografía propia.

Colores, territorio y Camiones de Escalera

Este tema se introduce desde la identificación cromática del país, la tonalidad de los sembrados, huertos, productoras de flores y árboles de café arábigo a la espera del grano maduro. En estos lugares el color se mimetiza, comunica y abraza con el paisaje campesino, no importa la distancia y lejanía para con el pueblo central. Siempre en medio de las imponentes montañas y sus vías terciarias hay un caserío de puertas viejas, algunas desvencijadas, envueltas en tonos primarios o pasteles, que dan la bienvenida al mundo rural. No puede pensarse en una sola paleta cromática y ese es su gran poder visual: tanto en el oriente como en el suroeste el paisaje tiene sus propios colores, que en palabras del padre del decorador Alejandro Serna Quintero, son los colores montañeros (los que surgen en los detalles de las montañas del departamento de Antioquia). A primera vista el verde predomina, y no solo en una tonalidad: a simple vista se ven verdes claros, intensos, en degradado, que enseñan la capacidad de los suelos al sembrarlos. Pero luego entre aves, flores y la mezcla de sus habitantes; la paleta de tonos y colores comienzan a notarse. Desde una mirada técnica, el color se relaciona con una impresión que nace al momento del contacto entre los rayos de la luz y la retina del ojo humano. Esa comunicación está mediada por el objeto, la superficie, las sustancias, los elementos donde se visualiza el tono. Aparece entonces la vieja fórmula de “cuando la luz solar pasa a través de un prisma de cristal que lo proyecta, descomponiéndolo en el espectro solar o espectral puro, que es constituido por siete colores básicos, a saber: rojo, naranja, amarillo, verde, azul, cobalto y violeta” (Barrientos García, 2007, p. 14).



Figura 7. Mezcla de elementos que evidencian los colores del suroeste antioqueño.
Fuente: fotografía propia.

No hay camiones discretos ni colores que los soporten. En la distancia se reconocen gracias a la composición multitonos que sus pintores y decoradores ofrecen. Y en muchos municipios antioqueños, verlos entre la inmensa montaña y en la lejanía deja al ojo una especie de trazo lineal que pelea en la conquista de las curvas y estrecheces de las carreteras terciarias. Y de ahí viene el nombre coloquial de *linia*, esa forma imaginaria que el camión traza mientras se va acercando. La tierra fértil se siembra y los árboles dan flores y frutos en colores llamativos para insectos polinizadores, roedores menores y murciélagos; completando los ciclos de los cultivos. El sol perpendicular produce tonalidades azules en los cielos despejados, y amaneceres y atardeceres ocre. Las noches despejadas dan paso a las estrellas que cubren de puntos brillantes y lunas nítidas. El agua que cae de las montañas ofrece el blanco cuando pega en las piedras, y el arcoíris por descomposición lumínica en las gotas de agua. La tierra es de colores por cuenta de una geología joven. Arcilla, cobre, hierro, oro y plata, entre otros, ofrecen un sustrato de ocre que son asociados a la vida del suelo. Hay un panorama cromático natural o una cosmogonía propia del trópico andino.

El color es tan importante en esta cultura rodante que muchos usuarios por momentos pueden olvidar el nombre del camión, pero por el color de su parte frontal lo distinguen en medio de otros camiones. Luego de la base (primarios y secundarios), aparecen los complementarios; unos colores que, a manera de blancos neutros, llevan la mirada y las sensaciones al siguiente estado. “Los estímulos de color complementarios se complementan para dar la sensación de blanco, mientras que los estímulos de compensación se neutralizan simplemente en la sensación de acromatismo. (Küppers, 1992, p. 12)

El color aporta a la identidad, y la identidad de estos territorios campesinos se alimenta y comunica desde el diálogo visual que estos camiones generan. Cada uno de los colores tiene una expresión específica que se mira dependiendo del tiempo y el espacio donde se da, por esto lo tangible y lo portable se convierten en un trozo o elemento que carga con esa cultura y se conserva en el tiempo, aduciendo a esas representaciones que conlleva (Molano, 2007, p. 69). En el caso del suroeste, el color se impregna de forma tangible en su arquitectura pública y privada, se reconoce y replica en otros modelos con el fin de emular su estilo, se lleva a otros tangibles que reconocen el valor del color para ellos. Por ejemplo, la plaza principal del municipio de Jardín² y sus taburetes multicolores son reconocidos por propios y visitantes; las fachadas de la localidad, los objetos artesanales y los colores característicos de los indígenas Emberá son algunos de los ejemplos que muestran cómo se porta el color en esta identidad rural. Además de las gamas que el color tiene (entiéndase como

.....

²/ Plaza central municipio de Jardín, Departamento de Antioquia. Declarado bien de interés cultural. Patrimonio Material, Ministerio de Cultura de Colombia. Decreto 1132 del 24 de abril de 1985.

la paleta del color), los colores pasan por grados de diferencias que se muestran en luminosidad/oscuridad, calidez/fríaldad, brillo/sombra. Aquí entran otros elementos humanos, como el contexto, el momento de la experiencia y las referencias que en la memoria se tienen asociadas y conectadas a esa información de color.

Mi papá hablaba acerca de los colores montañosos, refiriéndose al colorido, porque uno inconscientemente hace una lectura territorial y eso tiene que ver con el entorno que uno se mueve y la personalidad. Mi papá decía que los colores de su paleta eran los montañosos, porque están los verdes, amarillos, azules, rojos. Todos esos colores salen del campo. (Serna, comunicación personal, 15 de abril de 2019)

Propietarios, conductores y decoradores negocian posibilidades para que el camión se identifique y juegan en armonía con los demás elementos decorativos como el maletero y el interior del camión de escalera. Para este trabajo, el vínculo territorial tiene que ver con la construcción de un afecto personal y comunitario con el espacio con y todo lo que pasa en él: paisajes, calles, el diario vivir, vegetación, propuestas artísticas, etcétera. En palabras simples, no hay camiones de escalera en colores “tristes”, apagados; son explosivos, exuberantes, intensos y recargados. Si se quiere más color, un camión de escalera es la manifestación de los colores sin fronteras, no hay límites. Acá se invierte la frase coloquial “menos es más”: en un camión de escalera, “más es más”. Por su parte, Guarne en la región del oriente, es un municipio de clima frío y altas montañas, marcado por la producción agrícola y la floricultura, no es una zona cafetera por excelencia. Ahora, gracias a varias intervenciones culturales en el municipio, desea ser reconocido como un pueblo que preserva y cuida sus camiones de escalera, buscando en ello un proyecto turístico cultural que atraiga inversión y visitantes. Aunque el color no está marcado en su centralidad, las intervenciones en muros y espacios públicos muestran la intención de mantener viva la conexión del territorio con el color. El artista plástico Raúl Zuleta explica su intervención en el municipio de Guarne, Antioquia:

El proyecto buscó un espacio público que estaba desgastado para depositar las formas geométricas de las chivas. El espacio es muy conocido porque está cerca a la Casa de la Cultura y queda sobre la segunda calle principal del pueblo. Lo primero son las grandes franjas de color, franjas planas, y de ahí viene porque en el mural se hace una división de tres espacios: cada mural está dividido en una franja grande de tres espacios que la acompañan unas franjas más delgadas de diferentes colores. Todo el mural se construyó básicamente con estos colores: amarillo, azul, rojo, azul claro y azul básico, negro, blanco, naranjado y verde. (Zuleta, comunicación personal, 3 de octubre de 2019)

El color es un código que conecta culturas. Cada una con sus convenciones, pero cuyos contenidos pueden encontrar en común elementos naturales, como las plantas; cósmicos, como el cielo y la luna; religiosos, como las advocaciones católicas cristianas presentes en los camiones de escalera, o deidades antropomorfas o animales, para algunos grupos étnicos. Cada cultura utiliza sus convenciones y estas enriquecen las relaciones que las personas tienen con su entorno, tradición, historia, prácticas sociales y culturales.

Oficios heredados y tensiones

El decorado y eclecticismo visual de estos vehículos impregnados en sus paredes reflejan elementos de la práctica popular, un ejemplo es ver en el interior de un camión de escalera elementos de la imaginería religiosa católica acompañados por la estampa de un balón de fútbol junto a una fotografía del ser amado en medio de una estrofa de una canción de música popular (ranchera, vallenato, tango o reguetón), todos al unísono en medio de una armonía de símbolos que se acompañan entre sí. Para entrar en el tema, hablar del sujeto no es estructuralista, ni positivista, ni cuantitativo ni estadístico, al contrario, se aborda desde la introspección y luego desde su articulación con una estructura social. Constituirse como sujeto no es una condición propia de unas u otras clases, va más allá de la definición de castas, estratos y grupos económicos. Se necesita del interés subjetivo, que se reconozca, se interiorice y pueda transformarse.

El sujeto es un actor social, consciente de su realidad, la cual está en constante revisión; es el sujeto rural —el campesinado— y las hegemonías que lo determinan. El colombiano rural ha vivido en medio de políticas de Estado fragmentadas donde la hegemonía ha apuntado a la urbe y al desarrollo neoliberal, dejando en el escalafón de prioridades las necesidades campesinas. Este desbalance con el pasar de los años ha generado fracturas entre la ruralidad y las ciudades en Colombia, afectando la migración y el abandono rural para probar suerte en la urbe. A su vez, la influencia de manifestaciones fuera de su cultura autóctona ha llevado a la incorporación de otras prácticas que riñen con las tradicionales, es por ello que en el acto de intentar definirse como popular, plebeyo, no representado, ausente, se parte de las características de su negación al “ser” y su paso a un estado de “estar siendo”, como un acto de supervivencia, de mantenerse vivo, y es en dicha cualidad lo que lo califica ser quién hace la historia (Salazar y Pinto, 1999, p. 223). Frente a la definición del sujeto popular, Salazar y Pinto, desde su enfoque de la nueva historia social (NHS), argumentan que el sujeto popular no puede entenderse por sí solo como el sujeto llamado a consumir su reivindicación, pues no solo se reconocen a sí mismos, sino que también son capaces de reconocerse en sus pares, viendo en ellos las mismas carencias y precariedades que deben sortear para desarrollarse en la sociedad (p. 98).

Hay familias y generaciones dedicadas a mantener una actividad que va más allá del sector transportista y que reconocen como una vocación heredada. Propietarios, conductores, decoradores, alistadores y carroceros: todos al unísono perfeccionan un trabajo artesanal. No hay escuelas ni ensambladoras industriales: solo la labor de generaciones que entregan el legado al interesado. Y algunos ya creen que la extinción del sistema de transporte y sus protagonistas son una amenaza latente. (Zapata Cárdenas, 2021, p. 140)

La mirada de esta investigación se ubica en un concepto actual de un sujeto plebeyo inscrito en un proceso de prácticas, bienes y acciones tradicionalmente marcadas por su origen y presencia entre las clases populares que son apropiados, compartidos y usados por las otras clases. Es un proceso de tiempo que puede identificarse en la música, en el lenguaje y en los consumos de entretenimiento. Un ejemplo sobre esto es la conexión entre elementos culturales: los sonidos populares se familiarizan con los camiones de escalera desde la denominación de los grupos musicales, muchos de ellos originados en el campo, como una práctica familiar alrededor de instrumentos de cuerda y voces naturales. En la ruralidad, los nombres hacen referencia a su apellido o a su lugar de procedencia, por ejemplo: Los Hermanos Amado, los Reyes de Santander, Los Hermanos Mesa, Primos de Vélez, entre otros (Zambrano, 2018, p. 8). Por su parte, los camiones aluden a los viejos amores, a proverbios o expresiones coloquiales, a títulos de canciones, a familiares que se recuerdan. Se bautizan con amor, como el de una mujer, el de una relación perdida, un amor prohibido, porque el Camión es el compañero del camino (Zapata Cárdenas, 2019, p. 188).

Desde la mirada de los pintores y decoradores, al igual que los carroceros, conductores y propietarios; estos oficios son heredados como un legado infaltable. De abuelos a padres, de padres a hijos. Una escuela familiar, artesanal, que mantiene la tradición entre aquellos que quieren seguir con la vocación. “Es el sustento nuestro y del campesinado, de eso vivimos. Toda la vida he vivido de las escaleritas. De ahí levanté a mi familia y seguiré hasta que Dios quiera”. Cuando sale una escalerita del taller, dicen: “ve, mira cómo quedó de bonita, como quedó de bien decorada, qué colores tan bonitos... y, ¿quién hizo eso?... (Acevedo, comunicación personal, 12 de abril de 2019). Frente al concepto de lo heredado, la antropóloga norteamericana Mead (2019) explica que la cultura cofigurativa pretende que los niños (futuros adultos) aprendan de sus pares (p. 35) y ratifica que la continuidad de las culturas depende —muchas veces— de la presencia viva de varias generaciones como hipótesis para conseguir la supervivencia de prácticas que pueden verse amenazadas si no hay relevo generacional. Su continuidad depende de los planes de los ancianos y de la implantación casi imborrable de dichos planes en la mente de los jóvenes, depende de que los adultos puedan ver a los padres que los criaron mientras

ellos crían a sus hijos en la misma forma en que ellos fueron criados (p. 39). Es por esto que conductores, propietarios, artistas locales y creadores artesanos desarrollan destrezas y habilidades manuales de manos de sus maestros, padres, tíos, mentores de la vida —término al que se refieren cuando no hay un lazo consanguíneo—. Es común detectar en los diálogos los parentescos: “yo soy el conductor, pero la propietaria del carro es mi madre” (testimonio de Jorge Hernán Ramírez García, conductor del camión La Colegiala); “Soy conductor y propietario. Heredé el camión de mi papá” (testimonio de Jorge Humberto Restrepo Romero, conductor de La 60).



Figura 8. Conductores y artistas de los camiones de escalera

(Figura_19.jpg)

Fuente: fotografía propia.

Nota. (Izquierda superior): desde el municipio de Andes, El Muelón (camión La Colegiala, conductor) seguido por Edgar Restrepo Restrepo (camión El Filipichín, conductor), Fríjoles (camión La 60), León Darío Vergara (carrocero) y su grupo de carroceros, pintor Alejandro Serna, pintor Dayron Acevedo Henao y Weimar Rodríguez Zapata (camión El Negro de Oriente, conductor, municipio de Guarne).

Como una causa colectiva, los sujetos ausentes alzaron sus voces ante una posible amenazada eliminación y extinción de los camiones de escalera en Colombia. En diciembre de 2019, “una medida del Ministerio de Transporte de Colombia —resolución 5412 de 2019—, pretendió sacar las chivas de circulación” (Ospina, 2020, p. 13). La norma expresaba que, para rodar y ofrecer servicios públicos de transporte, debían acogerse con rigurosidad a los planes de chatarrización y modernización de esos vehículos, imponiendo que todos

los vehículos que tuvieran más de veinte años de existencia debían dejar de funcionar y sus permisos de transporte serían retirados. Si se comprende la forma cómo se crean estos vehículos (partes, ensambles de diversas piezas viejas y nuevas) el cumplimiento de estos años sobrepasa en tiempo, lo que la norma estipula. Un camión puede tener más de cincuenta años de existencia. Y por esto el sujeto no representado levantó su voz: en las redes sociales se encontraron videos de propietarios, conductores, ayudantes y alistadores de camiones que expresaban su inconformidad. Esta resolución liberó sentimientos frente a la incomunicación de los territorios rurales alejados donde la premisa del desarrollo de la infraestructura de carreteras no ha llegado, lo cual significa la profundización de la brecha de conexión entre la ruralidad y los territorios urbanos poblados. ¿Cómo transportar las cosechas?, ¿cómo conectar poblaciones que no tienen carreteras adecuadas?, ¿cómo mejorar las capacidades en el transporte actual —uses y microbuses— para llevar enseres, mudanzas, animales y cosechas en grandes volúmenes?, ¿por qué interrumpir las acciones de encuentro social que se dan en este dispositivo rodante? Las preguntas del diario vivir en el territorio campesino afloraron dentro de los argumentos de usuarios y camioneros preocupados y se originó una protesta nacional (con desfile de camiones en la ciudad capital). Pero sólo fue una escaramuza, pues de inmediato el Ministerio del Transporte enmendó el error, argumentando que las chivas y los camperos no tienen una vida útil establecida y pueden operar siempre y cuando cumplan con las disposiciones estipuladas en la ley (Ospina, 2020, p. 12). Los camiones de escalera continuaron rodando por la geografía una vez más, por un territorio frágil como la existencia misma del vehículo.

El legado familiar se mantiene activo entre la primera generación, los padres, y la siguiente, los hijos que han decidido mantener la práctica alrededor de los camiones de Escalera. Pero en un círculo más amplio, una de las amenazas que se expresan es la falta de una escuela de artes y oficios que permita proyectar en el tiempo las vocaciones. En palabras del decorador Alejandro Serna Quintero no hay una escuela que ayude a perpetuar y a entrenar otros discípulos, y esta labor familiar, transmitida por su padre —maestro Alejandro Serna Colorado— quedaría truncada al no tener descendencia.

En cuanto a la familia Quintero Colorado se presenta la siguiente narración: Alejandro trabaja en un cuarto acondicionado en su casa —la casa familiar donde también viven las obras de su padre, el maestro Alejandro Serna Colorado—, ubicada en el municipio de Andes, sobre la Avenida Eugenio Quintero. Este lugar, como una caja de Pandora, deja al descubierto pistas de su trabajo: utensilios, intervenciones por realizar, tarros de pintura, caballetes, lámparas acondicionadas para la labor de pintar sobre grandes láminas de aluminio, que se adhieren a la superficie gracias a la incorporación de imanes, tarros metálicos que fueron piezas automotrices y ahora cargan con pinceles, compases y reglas.



Figura 9. Decorador de Camiones de Escalera, maestro Alejandro Serna Quintero.

Fuente: fotografía propia.

Él concibe su proceso creativo en medio de las melodías y descargas del rock clásico inglés e ibérico, donde su *playlist* pasa por Queen, Led Zeppelin, Héroes del Silencio, Ángeles del Infierno, entre otros. Su pulso exacto y milimétrico va arrojando líneas y figuras geométricas en medio de los decibeles enmarcados en la década de los ochenta y noventa. Y de por sí su aspecto físico es el de un decorador de camiones roquerísimo. Su casa es el recinto que albergó a su familia, padres y dos hermanos más. Por todas las paredes de su casa se observan las intervenciones visuales de su padre, de él y de su hermano, el también decorador, Humberto “Beto” Serna.

Sobre el proceso de heredar un oficio, Neiman (2013) puntualiza que el individuo vive cuatro fases: 1) la de asistir a la escuela como primera actividad mientras inicia sus primeros trabajos bajo la supervisión de su mentor, este es el caso de Alejandro Serna y León Darío, que bajo la sombra de sus padres se iniciaron en las labores artísticas del decorado y de la construcción de la carrocería; 2) cuando padres e hijos deciden expandir e intensificar la producción; 3) la implementación de nuevos esquemas o métodos traídos por los nuevos miembros (el maestro Serna, por ejemplo, precisa que una escalera pintada por su familia es reconocida por el trazo y las formas que tanto él como Humberto han incorporado, alejándose del estilo de su padre Serna); y 4) cuando el padre se retira del oficio y la nueva generación continúa (p. 904). Dichas fases se cumplen con esta generación de hijos. La última etapa es válido extenderla hacia la búsqueda, entrenamiento y continuidad del proceso con nuevos alumnos;

frente a esto, Alejandro Serna Quintero argumenta que los jóvenes de ahora no dimensionan lo importante que son estas formas y proyecciones visuales en la composición de un camión: no hay otro igual, son irrepetibles, cada decorador hace su aporte sobre ruedas. Es un trabajo de horas, de pulso y destreza.

“Nosotros reconocemos el pincel de los decoradores cuando vemos un camión. Muchas veces han querido intervenir sus superficies con impresiones digitales (tipo vinilo adhesivo en plotter) y esto ya no es un camión de escalera” (Serna, comunicación personal, 22 de noviembre de 2020). Con esta afirmación el silencio llega y la incertidumbre frente a la creación de una escuela de artes y oficios que permitan tener viva una escuela artesanal en tensión. Frente a esto, el exministro de cultura de Colombia, Juan Luis Mejía Arango, es contundente al pronunciarse: es un asunto cultural de menospreciar o mirar por encima del hombro estas manifestaciones. Los camiones de escalera son una de esas manifestaciones de nuestra esencia popular, con una evolución, con unas influencias y permanencia. Alrededor del viaje hay una serie de manifestaciones culturales; desde el mismo camión, los puestos de comida, en cada parada, las relaciones del conductor, el vínculo con la comunidad, el papel del ayudante que cobra el tiquete, la música que se escucha y se canta, etcétera. La vida en acción del camión es fundamental. Y al estar ahí, pasa desapercibido, es invisible, pero cuándo no esté, ahí sí veremos su valor. Digamos, entre lo establecido por la élite y lo que se sale del circuito, que muchos autores lo denominan como el alternativo. ¿Será que nos falta entender qué es la capacidad que tenemos para la hibridación cultural, para ese mestizaje que nosotros llevamos y que de por sí no es ni tan blanco, ni tan negro, ni tan indígena, ni tan europeo, y es una fuente de riqueza para lo popular? En algún momento vamos a tener que volver y mirarnos, pero también en esa mirada ver cómo se puede salvaguardar, cómo se puede proteger y al mismo tiempo reencontrarnos con eso. ¿O seguirá también ese camino entre lo hegemónico y lo alternativo en una brecha que de pronto es difícil orgánicamente de encontrar? (Mejía, comunicación personal, 20 de noviembre de 2021).

Mientras tanto, el camión de escalera se alista para otro día de rodaje, de historias y pericias en medio de las montañas de Antioquia y Colombia.

Referencias

- Barrientos García, Bernardino. (2007). La luz y los colores. En S. A. Alaniz, Á. Nieto, y M. Lozano (Coords.), *Experimentos simples para entender una tierra complicada* (1.ª ed.). Centro de Geociencias, Universidad Autónoma de México. <https://lc.cx/8l5Sib>
- Cabra, Eduardo; Arcaute, Rafa y Pérez, René. (2010). Latinoamérica [Canción]. En *Entre los que quieran*.
- Crespo Robledano, Irene y Martínez de Alegría Sáenz de Castillo, Leyre. (2011). De la teoría a la práctica: evolución de un patrón geométrico en el mundo árabe. En *Actas Del Séptimo Congreso Nacional de Historia de La Construcción*. Vol. 1, 295305. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4132230>
- Kuppers, Harald. (1992). *Fundamentos de la teoría de los colores*. Gustavo Gili.
- Mead, Margaret. (2019). *Cultura y Compromiso. Estudios sobre la ruptura generacional* (2.ª Ed.). Gedisa.
- Mejía, Juan Luis. (1998). *En el recodo de todo camino* (Fondo Cultural Cafetero, Ed.; 1.ª ed.). Bancafé.
- Mejía, Javier. (2012). *Diccionario biográfico y genealógico de la élite antioqueña y viejocaldense. Segunda mitad del siglo XIX y primera del XX*. Sello Editorial Red Alma Mater.
- Molano, Oolga. (2007). Identidad cultural un concepto que evoluciona. *Revista Ópera*, (7), 6984. <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/opera/article/view/1187>
- Neiman, Melina. (2013). La herencia: los(as) hijos(as) y el tránsito entre generaciones en la agricultura familiar de la región pampeana Argentina. *Estudios Sociológicos de El Colegio de México*, 31(93), 899–920. <https://doi.org/10.24201/es.2013v31n93.111>
- Ospina, G. (2020). Antioquia se cuenta en Chiva. *El Colombiano*, 12-13. <https://n9.cl/gpy3e>
- Redacción El Tiempo. (1999). Chivas, una tradición sobre ruedas. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/mam-854924>
- Restrepo Yusti, Manuel. (1988). Comerciantes y banqueros: el origen de la industria antioqueña. *Boletín Cultural y bibliográfico*, 25(17), 3153. https://publicaciones.banrepcultural.org/index.php/boletin_cultural/article/view/2750
- Salazar, Gabriel y Pinto, Julio. (1999). *Historia contemporánea de Chile. Estado, legitimidad y ciudadanía* (Vol. 1). LOM Ediciones.
- Sánchez, José Mauricio. (2012). Buses Escalera: más que latas y armazón de madera. *Revista Cronopio*, (32). <https://www.revistacronopio.com/sociedad-cronopio-90/>
- Tangarife, Alison, y Valencia, Geraldin. (2022). Resignificaciones de la geometría sagrada como valor expresivo en las artes visuales [Tesis de maestría, Instituto Tecnológico Metropolitano (ITM)]. <https://hdl.handle.net/20.500.12622/5742>
- Vega, Carlos Mauricio. (2006). La chiva. *Revista Semana*. <https://www.semana.com/especiales/articulo/la-chiva/79606-3>
- Zambrano, Leonardo. (2018). Ruana y Carranga: dos símbolos campesinos de origen múltiple. *Música, Cultura y Pensamiento*, VII(7), 617. <https://conservatoriodeltolima.edu.co/wp-content/uploads/2021/04/B-Ruanas.pdf>
- Zapata Cárdenas, María Isabel. (2019). Camiones de Escalera: iconografía visual campesina rodante como expresión viva de la cultura y gráfica popular colombiana. *AdComunica. Revista Científica de Estrategias, Tendencias e Innovación en Comunicación*, (17), 187–207. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.6035/2174-0992.2019.17.11>
- Zapata Cárdenas, M. (2021). Camiones de Escalera: cultura popular rodante. *Comunicación*, (44), 140–149. <https://doi.org/https://doi.org/10.18566/comunica.n44.a09>