



EL TRASEGAR DE LAS CHIVAS EN ANDES: SU RELIGIOSIDAD POPULAR Y VICISITUDES EN TIEMPOS DE COVID-19



THE RACKING OF “CHIVAS” IN THE ANDES: ITS POPULAR
RELIGIOSITY AND VICISSITUDES IN TIMES OF COVID-19



DOI: 10.25100/nc.v0vi28.11388

Diana Paola Valero¹
Universidad del Valle, Cali, Colombia
diana.valero@correounivalle.edu.co
ORCID: 0000-0001-5517-476X

Recibido: 23 de octubre de 2020
Aprobado: 30 de noviembre de 2020

e-ISSN: 2539-4355

Este trabajo está bajo la licencia Creative Commons BY NC SA 4.0.

¿Cómo citar este artículo? / How to quote this article?

Valero, D. (2020). El trasegar de las chivas en Andes: su religiosidad popular y vicisitudes en tiempos de COVID-19. *Nexus*, (28), 1-18. doi: <https://doi.org/10.25100/nc.v0vi28.11388>

Resumen: La chiva o bus escalera es uno de los lugares donde se expresa, en todos sus sentidos, la cultura popular de Andes-Antioquia. Este artículo presenta la construcción de un relato histórico, con base en el análisis de fuentes escritas, orales y materiales. En esta narración se vislumbran algunos de los hechos políticos y sociales que han influenciado la memoria histórica de este territorio. Se aborda también el Patrimonio Cultural como una apuesta que permite la conservación de la tradición del decorado de las chivas, garantizando su preservación para las generaciones futuras. También se realiza una aproximación a lo que representa la dimensión espacial de la religiosidad popular en Andes, plasmada en el exterior de estos buses por medio de la sacralización de las imágenes religiosas. Finalmente, se narran algunos de los contratiempos que ha causado actualmente la COVID-19.

Palabras clave: Chivas, Bus escalera, Memoria, Patrimonio, COVID-19, Religiosidad popular.

Abstract: The *chiva* or *ladder truck* are one of the places where the popular culture of Andes-Antioquia is expressed, in all its senses. This article presents the construction of a historical account, based on the analysis of written, oral and material sources. In this narration, some of the political and social events that have influenced the historical memory of this territory are glimpsed, including the setbacks that COVID-19 has currently caused. Cultural Heritage is also addressed as a bet that allows the conservation of tradition of the *chivas* decoration, guaranteeing their preservation for future generations. Finally, an approach is made to what the spatial dimension of popular religiosity in the Andes represents, embodied in the exterior of these buses through the sacralization of religious images.

Keywords: Chivas, Ladder truck, Memory, Heritage, COVID-19, Popular religiosity.



Origen del artículo

Este artículo de investigación hace parte de la tesis de la autora en el contexto del Doctorado en Historia y Artes de la Universidad de Granada (España). Hace parte del Convenio Específico de Colaboración de la Universidad del Valle (Colombia), La Universidad de Granada (España) y la Asociación Universitaria Iberoamericana de Postgrado (AUIP) para la Puesta en Marcha de un Programa para Formar Doctores en Disciplinas Relacionadas con las Artes.

Contexto histórico del municipio de Andes, Antioquia

Empezar a hablar de camiones escalera en Andes, Antioquia (ver *Figura 1*), es dirigirse al año de 1926, cuando a lomo de mula, Eliseo Arredondo mandó a traer un carro con capacidad para cinco personas. Aunque por esos años se les decía “camioneticas”, debido al tamaño, los andinos apodaron el vehículo como ‘la chiva de Cheo’, suceso que quedó grabado en la memoria de la población de esa época (ver *Figura 2*).

Figura 1. Fundación del municipio de Andes, Antioquia
Fuente: Zapata, G., y Mejía, J. (2019, p. 22-23)



En el libro *Andes, identidad y memoria/sostenibilidad y resiliencia*, Gustavo Zapata, reconocido como el historiador del municipio, da cuenta de la importancia que tuvo la llegada del ferrocarril de Antioquia al corregimiento de Bolombolo; “se subsanaron parte de las dificultades de comunicación, pues unió las regiones productoras de café con los puertos del río Magdalena. Para 1930, Andes se comunicaba con la estación de Bolombolo por 51 km de carretera destapada” (Zapata & Mejía, 2019, p. 53). Lo anterior permitió que industrias antioqueñas (Noel, Pilsen y Postobón) comercializaran sus productos en el municipio.

Otro suceso fundamental a nivel cultural y porqué no, económico, fue el arribo de empresarios del cine. *Arturo Greiffenstein llegó con una innovación sorprendente: el cine sonoro*. De esta manera, el 6 de febrero de 1933, Juan de Jesús Martínez creó una empresa llamada Luna Park que llegó a proyectar películas como: *Sin novedad en el frente*, *La quimera del oro*, *Lirio amarillo*, entre otras.



Figura 2. Camionetas con capacidad para cinco personas. Andes, Antioquia
Fuente: Biblioteca Nacional de Colombia – Fondo Nereo López

Expansión y progreso

El 20 de julio de ese mismo año se fundó la seccional de la Caja Agraria (primera entidad bancaria en Andes). Así mismo, el 17 de diciembre de 1938, el Comité Departamental de Cafeteros creó, con carácter temporal, una agencia compradora de café. Es importante mencionar que las cargas de café en Andes se sacaban, generalmente, en camiones escalera para la estación del Ferrocarril de Bolombolo.

Para esa década, las escaleras tenían solamente cuatro bancas y los asientos no estaban tapizados, recuerda Gerardo Colorado, primer carrocerero en el municipio (G. Colorado, comunicación personal, 8 de octubre de 2020). El camino de Andes a la estación de Bolombolo era difícil de transitar, por lo estrecho y disparejo de la carretera.

A mediados de la década del cuarenta, los camiones escalera pasaron a tener cinco o seis bancas (ver Figuras 3 y 4). Andinos como Libardo Ledesma, Alfonso Restrepo, Gabriel Restrepo, Martín Restrepo, Jesús Muñoz, Bernardo Vélez, Julio Vásquez y Alberto García fueron propietarios de este tipo de vehículos.

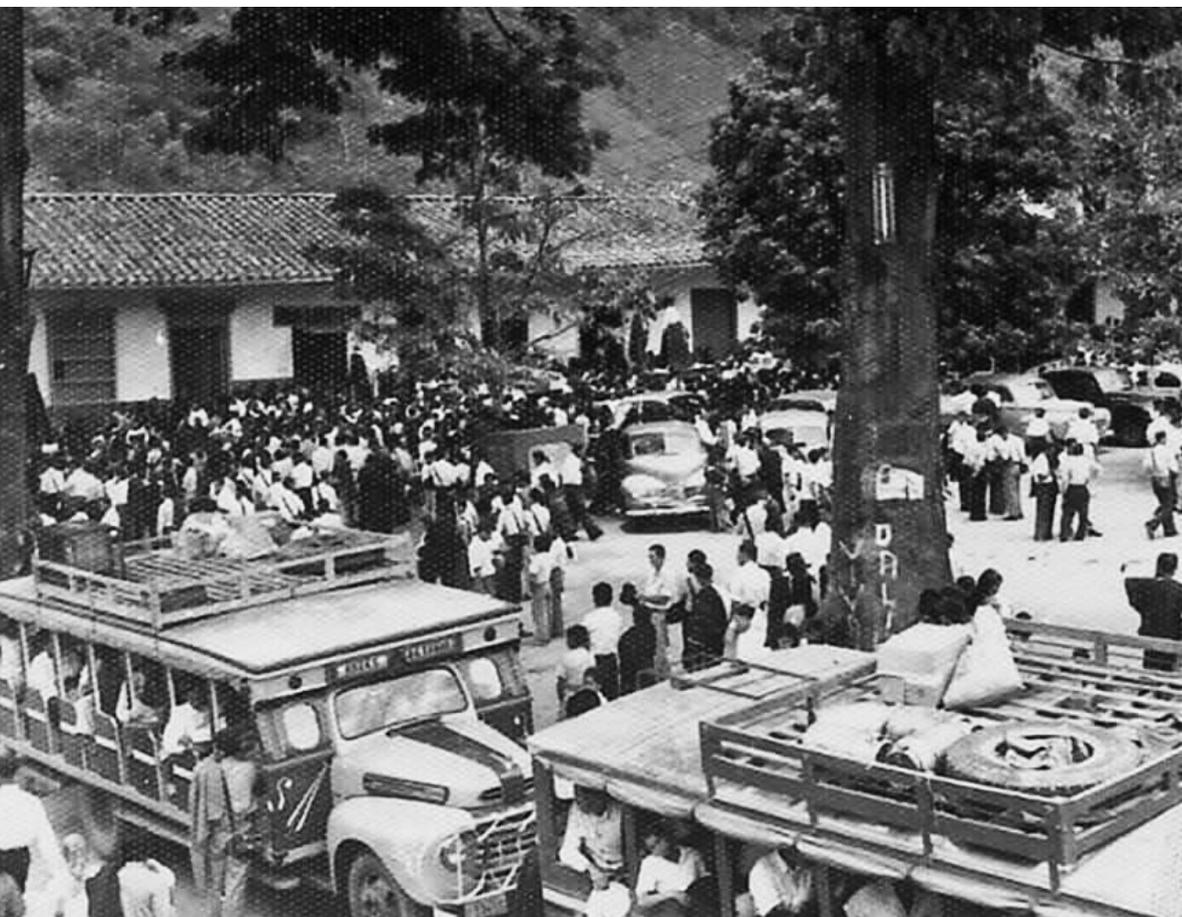


Figura 3. Camiones escalera en la plaza central, Parque Simón Bolívar del Municipio de Andes, Antioquia

Fuente: Biblioteca Nacional de Colombia – Fondo Nereo López



Figura 4. Expreso Andino. Andes, Antioquia

Fuente: Biblioteca Nacional de Colombia – Fondo Nereo López

El año 1949 fue difícil para el país, debido al asesinato del líder político Jorge Eliecer Gaitán. “La violencia fue menos cruenta en Andes que en otros municipios del Suroeste”, relatan Gustavo Zapata y John Jairo Mejía; “sin embargo, muchas familias pudientes y tradicionales migraron a Medellín y otras ciudades” (Zapata & Mejía, 2019, p. 32).

Una fecha importante en Andes fue el 18 de mayo de 1951, momento en que el municipio se conectó con la ciudad de Medellín (tramo Andes-Venecia-Medellín). Las rutas las hacían las escaleras, debido al mal estado de la carretera. Para entonces, las escaleras tenían el chasis más alargado, lo cual les permitía contar con siete u ocho bancas. En 1951, el corregimiento de Santa Rita se conectó al casco urbano del municipio por doce kilómetros de caminos difíciles de transitar (actualmente el recorrido puede durar una hora). De igual manera, en 1955, dieciocho kilómetros de carretera destapada se abrieron paso entre Andes y el corregimiento de Tapartó.

En 1955, aproximadamente, el señor Gerardo Colorado abrió el primer taller de carrocerías. “Él era ebanista y un día cualquiera, Libardo Ledesma le dijo que le arreglara una escalera que se le había volteado” (la carrocería se había partido). “Mi papá le dijo que él no sabía hacer eso y Libardo le dijo que fuera calcando palo por

palo. Y así lo hizo... Libardo fue el que le dio la lucecita a mi papá y ahí comenzó con el taller”, comenta Wilson Colorado (hijo de Gerardo Colorado y actualmente carrocerero). Por esa fecha, llegó Alejandro Serna a trabajar en el taller de carrocerías de Gerardo Colorado (W. Colorado, comunicación personal, 8 de octubre de 2020).

Por iniciativa del maestro Alejandro Serna, el diseño austero y simple que llevaban las escaleras de esa época se fue transformando al agregarle figuras geométricas. Con el pasar de los años, el conocimiento de la técnica y la experticia con el pincel, el maestro Alejandro perfeccionó sus propias obras.

Años dorados, épocas añoradas

El 8 de julio de 1961 se creó la cooperativa de caficultores de Andes —actualmente llamada De los Andes Cooperativa—, la cual comenzó a competir con los demás compradores particulares de café, ya que estos especulaban con los precios del grano para obtener mayores ganancias. Las escaleras que transportaban cargas de café y pasajeros (además de yuca, frijol, carne y animales) hasta Medellín, podían demorarse cinco o seis horas por el estado de la carretera. Aunque, si el viaje era con Cristóbal Montoya —el más despacioso de Andes—, se demoraba unas nueve horas, recuerda Jorge Hernán Ramírez, conductor de la escalera La Colegiala (J.H. López, comunicación personal, 17 de octubre de 2020).

En 1967 se inauguró la Plaza de mercado en Andes, rememoran Zapata y Mejía (2019) en su libro, con el fin de recuperar el espacio público del parque principal, ya allí se ubicaban los puestos para vender sus mercancías, por lo que generaba un agolpamiento de personas al interior y en los alrededores del parque; además, desde allí salían las escaleras y taxis (aún no estaban los carpatis en el municipio).

A mediados de la década del setenta, las carrocerías redondas que tenían las escaleras se empezaron a cambiar paulatinamente por las cuadradas —las que se usan actualmente en Andes y otros municipios del departamento de Antioquia— (ver Figura 5). La carrocería redonda se desajustaba mucho por las curvas, y era muy estrecha para llevar el viaje de carga; además, para cambiarle una telera había que desbaratar media carrocería, comenta Jorge Hernán Ramírez. Así mismo, recuerda que en esa época no había tantos autos en Andes. Además, la tapa de baúl se dejó de utilizar, porque desajustaba la carrocería y hacía que el vidrio del parabrisas se rajara.

“Los conductores de las escaleras primero se iban a dormir a los corregimientos, para salir a las cinco de la mañana con el primer viaje para acá, para Andes”, dice Wilson Colorado. “Esos tiempos eran muy buenos; se gustaba mucho, porque se bebía bastante”.

“Y se le hacía poco al carro, porque ahí mismo resultaba un viaje para Medellín. Yo llegué a echar 10 viajes para Tapartó un día domingo”, rememora Jorge Hernán.



Figura 5. Chivas con carrocería curva y cuadrada, al fondo las torres de la Iglesia Nuestra Señora de las Mercedes. Andes, Antioquia

Fuente: Biblioteca Nacional de Colombia – Fondo Nereo López

Fueron tiempos buenos a nivel económico para la caficultura colombiana, desde 1975 a 1980 se le llamó periodo de bonanza cafetera, debido al incremento en el precio del grano.

La economía en Andes se incrementó, “se abrieron nuevas entidades bancarias, se amplió la red vial rural, se construyeron escuelas y centros de salud en los corregimientos, se hicieron acueductos rurales, se electrificaron casi todas las veredas. La construcción tomó mucha fuerza” (Zapata & Mejía, 2019, p. 54).

Los difíciles años 80

Por otro lado, la década de los ochenta, a diferencia de la pasada, trajo consigo la aparición de la roya (el fenómeno de la broca fue en los noventa y también afectó la producción en Colombia), y el arribo de grupos insurgentes en la región del Suroeste. Además, las escaleras que antes se ubicaban en los alrededores del parque principal fueron desplazadas: “este pueblo comenzó a crecer mucho y nosotros ya estorbábamos. Nos fueron bajando a la plaza de mercado”, dice Jorge Hernán Ramírez, conductor de la escalera La Colegiala.

El primero de agosto de 1986, a las 9:00 a.m., miembros del Ejército Popular de Liberación (EPL) bajaron en la escalera El Palomo, desde el corregimiento de Santa Rita. El objetivo de la guerrilla era saquear el Banco Cafetero; sin embargo, el intento de robo fue frustrado por miembros de la policía. Ese día murió el profesor Wilson Castro, rector de la institución educativa Marco Fidel Suárez.

“Hace unos 35 años por los lados de Sorrento, había un muchacho muerto. Yo lo monté en la banca de atrás y lo tapé con chuspas y lo dejé en la morgue”, comenta Jorge Hernán. “Fue una época difícil, ya que los grupos paramilitares tomaban cada vez más fuerza. Uno se los encontraba en los corregimientos y hacía como si nada, era mejor no prestar atención”.

Las chivas como Patrimonio Municipal de Andes

En los ochenta y noventa, Andes tenía unas 56 escaleras, recuerda Alveiro Mora — Gerente de Coonorte y concejal de Andes—. Algunas se vendieron a raíz de la visita de la Ministra de Cultura en 2004 —María Consuelo Araujo—, y también por la buena reputación que habían conseguido. A comienzos del siglo XXI, las escaleras

fueron protagonistas en la Feria de las Flores, ejemplo de ello fue el desfile de Chivas y Flores en el año 2001. La vinculación de los vehículos a estos eventos tenía como fin resignificar el patrimonio cultural de las chivas en el departamento de Antioquia (A. Mora, comunicación personal, 13 de octubre de 2020).

Desde el año 2002 se realiza en Andes el desfile de chivas y carpatis en el marco de las Fiestas Katías. El rugir de los motores Nissan 200 y el estruendo de cláxones y trompetas inundan de colorido las calles del municipio en el mes de octubre o noviembre. “Empezamos un proceso de declaratoria de las escaleras como patrimonio cultural en 2004, que se hicieran visibles en todo el departamento. Empezamos a llevarlas a la Feria de las Flores porque nosotros necesitábamos evidencias fotográficas y visuales para poder tener soportes y argumentos para presentar ante el Ministerio de Cultura y hacer la solicitud de declarar las escaleras como Patrimonio Nacional”, explica Alveiro Mora.



Figura 6. Maestro Alejandro Serna junto a la Ministra de Cultura María Consuelo Araujo (2004). Andes, Antioquia
Fuente: Sociedad de Mejoras Públicas del municipio de Andes, Antioquia

El tres de marzo de 2004, según el acuerdo 015, el concejo municipal de Andes declaró a las escaleras patrimonio del municipio. El proponente fue Alveiro Mora, concejal en ese periodo. El catorce de mayo, gracias a la gestión de Hernán Saldarriaga —presidente de la Sociedad de Mejoras Públicas de Andes—, la Ministra de Cultura arribó a Andes para exaltar la labor del maestro Alejandro Serna (ver *Figura 6*); ese día se le declaró Andino de Oro por parte del concejo municipal. De igual forma, se reconoció la tradición de las escaleras como Patrimonio municipal de Andes.

En palabras de Jorge Hernán Ramírez, “ese día fue una fiesta: hubo desfile y ceremonia”. La petición de declararlas Patrimonio Nacional no se pudo concretar, debido a la salida de María Consuelo Araujo del Ministerio de Cultura. La tarea continúa pendiente al día de hoy.

Patrimonio Cultural Inmaterial

De acuerdo con Medina (2017), el patrimonio cultural nace como resultado de un acuerdo social permeado por narrativas que la población reconoce como propias, al compartir valores y significados que se manifiestan y se reproducen en la cultura. Se trata de una experiencia mental y vivencial que se da de manera individual y colectiva y que va formando una memoria histórica.

Esta memoria tiene su origen en un proceso individual y, a la vez, colectivo, ya que engloba identidades, subjetividades, dimensión metafísica, experiencias, vínculos afectivos, representaciones simbólicas y el contexto social y cultural preexistente. De ahí que la cultura y, en esencia, el patrimonio inmaterial viviente se transformen constantemente, puesto que tienen su origen en las formas de pensamiento individual y colectivo de la sociedad.

Cabe anotar que las identidades individuales son el reflejo asincrónico de las identidades culturales, las cuales, al mismo tiempo, nutren a las primeras en una relación simbiótica para crear una memoria colectiva. Lo más importante es que el patrimonio inmaterial pueda ser rememorado por el colectivo como esencia de su identidad. Estas narrativas son agregadas y mueven las narrativas de la cultura local, asociadas a una construcción ideológica basada en el bienestar económico, lo cual genera un proceso de pérdida de la identidad. En este caso, el patrimonio inmaterial juega un papel fundamental en tres frentes: 1) la preservación de la cultura, especialmente de sus rasgos identitarios; 2) la preservación de los significados de las representaciones culturales; y 3) la construcción de una narrativa desde lo local, desde lo propio, que evita procesos de asimilación hegemónica, los cuales llevarían a una pérdida de la diversidad y, con ello, de conocimientos, tecnologías, interpretaciones del mundo y la naturaleza.

Lo anterior implica una forma particular de apreciar y representar la individualidad, así como de establecer una relación estrecha con aquel que comparte los mismos significados, valores y símbolos. Es decir, las comunidades se identifican entre sí por aspectos del lugar de origen y residencia debido a su construcción mental de los significados, que van atribuyendo con el paso del tiempo. Su cosmovisión — valores, normas, creencias, símbolos—, el idioma y la tecnología juegan un papel fundamental en la forma como se construye la identidad y el patrimonio inmaterial.

Respecto a este último, se puede decir que el patrimonio inmaterial viviente ayuda a seguir forjando la memoria, por un lado, y a mantener vigente la tradición oral que le da sentido a la realidad, por el otro, a través del reconocimiento de las semejanzas



y las diferencias (Quecha Reyna, 2015). Así, se convierte en una significación y una interpretación que un conjunto de individuos atribuye a un conjunto de valores y conocimientos que se expresan en un colectivo. Esto contribuye a la identificación y al establecimiento de las bases para la construcción de una identidad y de las visiones entre el presente, el pasado y el futuro.

Algunos de los puntos clave del patrimonio inmaterial viviente son los siguientes: ¿cómo se transmite a las nuevas generaciones?, ¿cómo se transmite en un contexto de variación cultural permanente?, ¿cómo se logra su reconocimiento? En relación con el objeto de estudio de esta investigación, también vale la pena hacerse las siguientes preguntas: ¿hay una reivindicación identitaria para el municipio de Andes, en Antioquia?, ¿hay una lucha por su reconocimiento? Es necesario abarcar estos procesos desde la comprensión de la memoria: reconstruir el momento histórico permite preservar los saberes y reivindicar las identidades locales.

Memoria y tradición

Etimológicamente, la *memoria* es la ‘capacidad de recordar’. Esta palabra proviene del latín *recordari* y *cordis* (‘corazón’). Por su parte, *recordar* tiene un significado que va mucho más allá que ‘tener algo en la memoria’; también significa ‘volver a pasar por el corazón’ (Galeano, 2009). Esta definición se asemeja a la siguiente frase de García Márquez (2002): “la vida no es la que uno vivió, sino la que uno recuerda y de qué manera la recuerda para contarla”. Montesperelli (2004) complementa lo anterior al decir que “recordar es también atribuir significados; no solo del pasado al presente, a través de la tradición, sino más bien en dirección opuesta, cuando los procesos de significación confieren al pasado un sentido que concuerda con las necesidades presentes” (p. 8).

La memoria permite alimentar la tradición, es decir, la continuidad generacional de sentido. Al respecto, dice Gadamer (2001), que “retener, olvidar, recordar pertenecen a la historicidad constitutiva del hombre y también constituyen en sí mismos una parte de su historia y de su cultura” (p. 44), esto es, que en su relación con el pasado es donde realmente se define la naturaleza del recuerdo. Solo a través de ese lazo temporal y del trabajo de la memoria, la persona se enfrenta primero al caos, pero luego el recuerdo adquiere sentido y se vuelve entendible y comunicable para quien lo escucha. La conciencia ayuda a reconstruir lo que ha sucedido y representa algo cuya existencia precede a aquella representación. En otras palabras, a través del recuerdo no solo se reviven, sino que también se experimentan momentos de la vida.

La memoria también es el presente del pasado. Agustín de Hipona relata que no concebía una diferencia tan tajante entre el pasado, el presente y el futuro. En una de sus confesiones, él afirma que hay un presente del presente, un presente del pasado y un presente del futuro, porque todos habitan en él. En ese orden de ideas,

se podría decir que todas las personas forman parte de una gran memoria y dejan huella a través del patrimonio cultural, que se constituye como un legado a otras generaciones. En ese sentido, la memoria se vuelve un instrumento para interpretar; por eso, se considera un importante recurso hermenéutico.

Luego de haber trazado este recorrido histórico de las chivas en el municipio de Andes, su desarrollo y repercusión en el territorio, es imprescindible el abordaje de estos objetos culturales y de su contexto bajo una perspectiva de lo estético, desde la condición decorativa de las producciones religiosas. De esta manera se hace necesario abordar una breve descripción de la iconografía religiosa y los conceptos necesarios para dicha interpretación.

Estéticas que hibridan entre lo pagano con lo divino

La chiva, más que el transporte público rural, es un espacio que genera todo tipo de prácticas. Caracterizada por su riqueza y su densidad de imágenes, la heterogeneidad de colores, diseño, formas y estéticas que hibridan entre lo pagano y lo divino, lo bueno y lo malo, lo universal con lo particular, siendo la dicotomía para representar la cotidianidad.

El decorado de la chiva es singular, al ser observada con detenimiento muestra claramente el concepto de simetría y el equilibrio con respecto no sólo al diseño del bus, sino también a su ornamentación interna, pero prestando atención y dándole énfasis a los elementos de carácter religioso en el espacio externo del vehículo.

Estos elementos, que hacen parte de un imaginario religioso y estético, han sido poco estudiados desde las diversas corrientes teóricas que se han acercado a lo popular, por lo tanto, se comienza a definir el qué, el cómo, el cuándo de la religiosidad popular.

La *religiosidad popular* es más una respuesta local a la fractura social, a las diferencias del sistema social. Una buena definición de este concepto la brinda José Luis García (como se cita en Álvarez, 1989):

Hay pues un lenguaje de estructura diacrónico-sincrónica, pletorio de expresividad por su contenido, así como por su arraigo en los estratos más profundos de la vivencia existencial. Es un lenguaje similar al de los sueños, los mitos, las artes, porque en él se van sedimentando las distintas capas de la memoria colectiva de un pueblo con un espeso légamo que condensa una opaca, compleja arquitectura de sentidos. (p. 36)

Es por esto que se hace necesario mirar de cerca la yuxtaposición entre lo religioso y lo popular, siempre y cuando permanezcan dentro del terreno de la cultura, sin entrar en complejas interpretaciones.

Es interesante observar la postura que adquieren otros estudios que abordan el sincretismo religioso. Un ejemplo es el libro *La guerra de las imágenes*, escrito por Serge Gruzinski (1994), en el que se aborda el caso de la Virgen de Guadalupe y se ponen en evidencia las luchas por el poder y los temas sociales y culturales anclados a la figura de la Virgen. La imagen religiosa se constituye en un instrumento de referencia y, luego, de aculturación y de dominio.

De igual manera, “la estética de la forma contemporánea se ubica en el medio de la divinización de la forma y su recíproca demonización, es un juego de opuestos, entre la exaltación de la apariencia hermosa y su denigración, entre idolatría e iconoclastia” (Perniola, 2001, p. 62). En Colombia, coexisten estos juegos binarios, en los que las imágenes religiosas, los escapularios y los altares personales aparecen como escudo contra muchos peligros del mundo. Por eso se puede observar con frecuencia el uso de la imagen del Cristo Milagroso de la ciudad de Buga; La Virgen del Carmen, que es la patrona de los conductores; el Divino Niño; La Virgen de la Milagrosa o los dioses Orishas, llegados del Caribe.

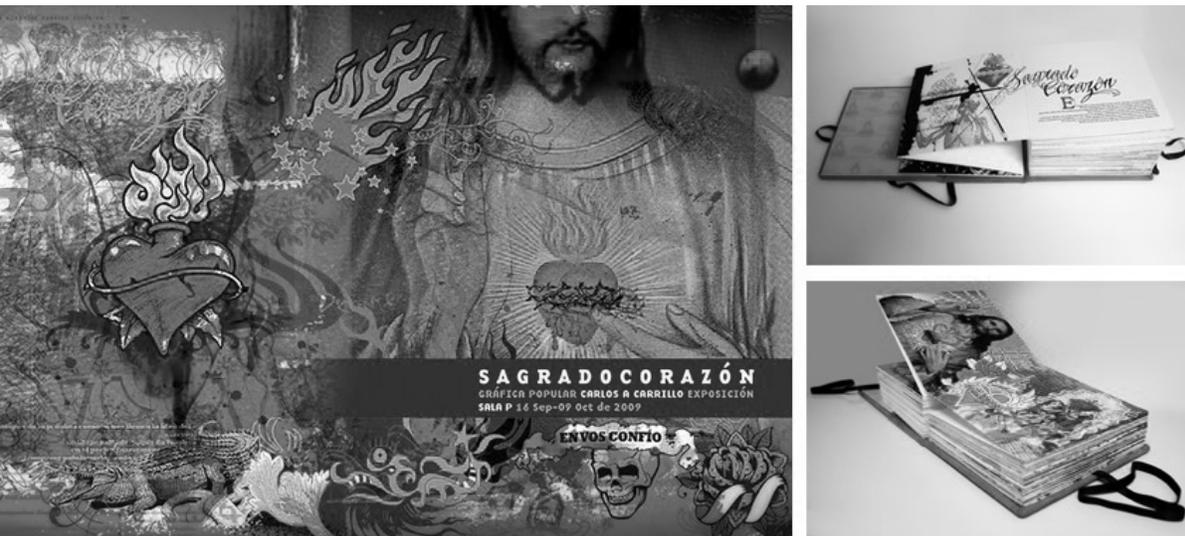


Figura 7. Libro arte en serigrafía realizado por el diseñador Carlos Carrillo (2009)

Fuente: Zecarrillo, 13 de noviembre del 2011

El Sagrado Corazón de Jesús es una de las imágenes más poderosas a nivel visual. Es pregnante y respetada tanto en hogares como en la calle, algo constante en todos los países donde el catolicismo ha tenido gran influencia. La imagen del Sagrado Corazón se ha convertido en la imagen religiosa que más aparece, tanto a nivel callejero, como doméstico.

En Colombia, es la imagen nacional por excelencia de la religiosidad popular. En la reforma constitucional de 1991, el país aparece consagrado a este símbolo. Su penetración cultural ha sido tan alta que ninguna imagen iguala su esplendor.

Su corazón sangrante y radiante es tatuado en las pieles de jóvenes que, aun sin conocer su significado y sin ser fieles católicos, lo llevan con orgullo y a manera de protección. Por lo tanto, se la considera con estatus de estandarte gráfico de religiosidad popular. Así lo han demostrado algunos trabajos de diseñadores, por ejemplo Carlos Carrillo con su libro de artista (ver *Figura 7*).

Por otra parte, en otros sectores sociales, el creyente frecuenta el espacio sagrado, al contrario de la religiosidad popular, el fiel trae el espacio sagrado a sus lugares de diario convivir y allí lo implanta. Así la dimensión religiosa está presente hasta en los espacios llamados públicos. Por lo tanto, esto genera conflictos frente a la religión católica, que en más de una ocasión ha condenado la religiosidad popular por varias razones: por el utilitarismo de los santos con fines netamente instrumentales; la deformación del real culto religioso; la sacralización de imágenes religiosas; y por mezclar sus prácticas con magia, brujería, ritos, conjuros o deidades paganas.

La brujería, la hechicería y la conjuración para atraer al ser amado o lograr olvidar un amor fracasado; los rezos y encantos para atraer la fortuna; el empleo de hierbas y fórmulas provenientes de la medicina indígena; los santos paganos como José Gregorio; y deidades oficiales como Jesucristo o la Virgen de la Candelaria son íconos que se amalgaman, se mezclan y constituyen así el verdadero acervo de la religiosidad popular, en la que estas prácticas y creencias no se caracterizan por estar depuradas o separadas entre sí. Ellas reflejan la cultura de cada una de las regiones del país, son fruto del mestizaje entre indígenas de la zona con europeos y africanos esclavizados, el cual produjo el sincretismo cultural que, tal vez, es la mejor forma de acercarse a la comprensión de lo que es y representan los espacios, los actores y los conflictos de este híbrido étnico, cultural y religioso que conocemos como rasgos identitarios y que, luego, se irá transformando.

En algunas chivas se puede observar la sacralización de las imágenes. Su fetichización y la adoración se representa a través de altares o nichos insertados en la carrocería, convertidos en santuarios dentro del espacio físico que es la chiva (*Figura 8*). En ellas se representa con nitidez la lucha por la modelación y la modulación de lo cotidiano y de la identidad, así como los temas de la hegemonía y lo subalterno en lo terrenal y en lo cotidianamente construido.

Figura 8. Representaciones religiosas en chivas (2018)
Fuente: elaboración propia



La estética de carácter religioso

La estética presente en las chivas tiene su raíz y expresión más clara en la imaginería barroca de la iglesia católica. Pese a que esta estética se injerta en la cultura como un elemento “diferenciado” o “derivado” (Sunkel, 1985, p. 46).

El desarrollo de una imagería religiosa por la iglesia se convirtió en un instrumento de propaganda en un momento de pérdida de poder de esta institución en el mundo cristiano. La característica básica de la imaginería se encuentra en la dramatización de las figuras religiosas, como la escena de crucifixión de Cristo.

En efecto, esta dramatización brinda muchos elementos para comprender el gusto popular, que a ciertos sectores resulta tan “recargado” y donde prima, además de la profusión de elementos, el concepto de simetría en su más pura aplicación. Esta estructura fundante decora no sólo el marco de cada cuadro, sino la chiva completa. Se constituye como un concepto del diseño, que por su simetría recuerda el estilo arquitectónico de las iglesias del barroco neogranadino.

Una estética que refleja, especialmente, la vida cotidiana de la región antioqueña, y el espacio en el cual se representan sus prácticas diarias, sus creencias, valores y símbolos, además de un aguzado sentido del humor. Creencias que cobran sentido en los momentos difíciles que pueden enfrentar las chivas como medio de transporte; por ejemplo, a continuación se relatan algunas vicisitudes que se han presentado en el sector social de los conductores y ayudantes frente a la situación actual de la pandemia.

Enemigo al acecho

El 2020 podría considerarse como el peor año para el transporte en Andes, específicamente para las escaleras (*Figura 9*). El 20 marzo, a raíz de la propagación del COVID-19, fue una fecha fundamental. En el municipio se cerraron las entradas y prohibieron el tránsito libre.

Conductores, ayudantes y pasajeros afrontaron semanas difíciles. Las escaleras se detuvieron por completo y las cuentas de cobro del parqueadero no se hicieron esperar. Los servicios públicos llegaron a tiempo y había que hacer el mercado nuevamente. “Yo tuve que utilizar la plata de un ahorrito que tenía para aguantar todo ese tiempo que estuvimos parados. A mí me llegaban 350 mil del gobierno cada mes, pero eso no alcanza para mucho” (esta ayuda fue entregada en junio). “Muchos que no tenían nada que hacer llevaban del arrume. Algunos tuvimos que rebuscar la plata. Yo por ejemplo estuve haciendo labores en el campo. La comida se compraba en el corregimiento o vereda, y allá es todo más costoso”, dice Hugo López, ayudante de escalera (H. López, comunicación personal, 17 de octubre). Las



Figura 9. El municipio de Andes en tiempos de la pandemia COVID-19, Antioquia (2020)
Fuente: Adrián Ríos Olaya

personas mostraron su descontento con las medidas que se tomaban desde el gobierno central. La economía de los habitantes de Andes no encontraba respiro para aguantar más tiempo.

El once de mayo, las escaleras y carpatis retomaron labores, sin embargo, el miércoles y domingo no había transporte hacia los corregimientos. En cada banca debían sentarse tres personas como máximo —una escalera con ocho bancas podía llevar unas 24 personas—; todas las escaleras salían a las seis de la mañana para recoger a las personas en los corregimientos y veredas. A las 12:30 p.m. debían salir nuevamente, todas cargadas con las mismas personas que bajaron en la mañana. El rostro de los conductores y ayudantes era de zozobra e incertidumbre. En cualquier momento podían cerrar las rutas si llegaban a presentar contagios masivos (ver *Figura 10*).



Figura 10. Campesino descargando su cosecha. Andes, Antioquia (2020)
Fuente: Adrián Ríos Olaya

“Esto ha sido lo más delicado que nos ha pasado, porque al no haber transporte, no hay comercio en el pueblo. Lo que produce es el campo y si del campo no se puede venir al pueblo, está muerto el pueblo”, afirma Hugo López.

El primero de septiembre, los nuevos decretos nacionales, departamentales y municipales, permitieron el 50% de pasajeros en vehículos de transporte público (el pico y cédula se estableció para el sábado y domingo —números pares e impares que rotan entre estos dos días—). Los horarios se reestablecieron (6:30 a.m., 11:00 a.m., 12:30 p.m., 3:00 p.m. y 4:00 p.m.). La cosecha cafetera empezó a llegar. Los andariegos arribaban con la esperanza de recoger unos pesos para llevar al hogar. El café es un impulso para subsanar deudas, reponer el dinero de los ahorros y sobrevivir ante la incertidumbre. Conductores y ayudantes viven el día a día (ver *Figura 11*).

Actualmente hay 41 escaleras en Andes (los modelos más antiguos son el Az de la montaña y la Colegiala, ambos Ford 1946). Estas siguen recorriendo los siete corregimientos del municipio, sin la misma intensidad en carga y pasajeros como en años anteriores; sin embargo, ahí están: transportando extraños y conocidos, recogiendo aquí y allá los encargos del pequeño campesino; llevando razones y trayendo el café por las difíciles trochas de los corregimientos de Andes. Sin importar el clima y las vicisitudes del futuro, se reponen ante un enemigo que permanece al acecho.

Figura 11. La reactivación del transporte en chivas hacia las veredas. Andes, Antioquia (2020)
Fuente: Adrián Ríos Olaya





Notas

- ¹ Diseñadora Gráfica del Instituto Departamental de Bellas Artes en Cali y egresada de la Maestría en Diseño de la Universidad de Palermo de Buenos Aires. Actualmente es estudiante del Doctorado en Historia y Artes – Universidad de Granada (España), donde adelanta sus estudios acerca de las artes populares y tradiciones heredadas por parte de los pintores en el decorado de las chivas o buses escalera de Colombia, dando especial interés al estudio de caso del pintor Alejandro Serna al suroeste antioqueño.

Referencias

- Álvarez, C. (1989). *La religiosidad popular*. Barcelona: Anthropos
- Gadamer, H.G. (2001). *Verdad y/o Método*. Salamanca: Sígueme.
- Galeano, E. (2009). *El libro de los abrazos*. Madrid: Siglo XXI.
- García Márquez, G. (2002). *Vivir para contarla*. Bogotá: Grupo Editorial Norma.
- Gruzinski, S. (1994). *La guerra de las imágenes. De Cristóbal Colón a "Blade Runner" (1492-2019)*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Medina, F.X. (2017). Reflexiones sobre el patrimonio y la alimentación desde las perspectivas cultural y turística. *Anales Delaware Antropología*, 51, 106-113
<http://www.revistas.unam.mx/index.php/antropologia>
- Montesperelli, P. (2004). *Sociología de la memoria*. Buenos Aires: Nueva Visión
- Perniola, M. (2001). *La estética del siglo XX*. Madrid: La balsa de la medusa.
- Quecha Reyna, C. (2015). La movilización etnopolítica afrodescendiente en México y el patrimonio cultural inmaterial. *Anales de Antropología*, 49, 149-173.
Doi: [https://doi.org/10.1016/S0185-1225\(15\)30006-0](https://doi.org/10.1016/S0185-1225(15)30006-0).
- Sunkel, G. (1985). *Razón y pasión en la prensa popular: un estudio sobre cultura popular, cultura de masas y cultura política*. Santiago de Chile: ILET, Instituto Latinoamericano de Estudios Transnacionales.
- Zapata, G. y Mejía J.J. (2019). *Andes, identidad y memoria / sostenibilidad y resiliencia*. Andes: Alcaldía de Andes.
- Zecarrillo (13 de noviembre de 2011). Sagrado Corazón gráfica popular. Adobe Systems inc. Behance.
<https://www.behance.net/gallery/2496733/SAGRADO-CORAZON-GRAFICA-POPULAR>

Fuentes orales

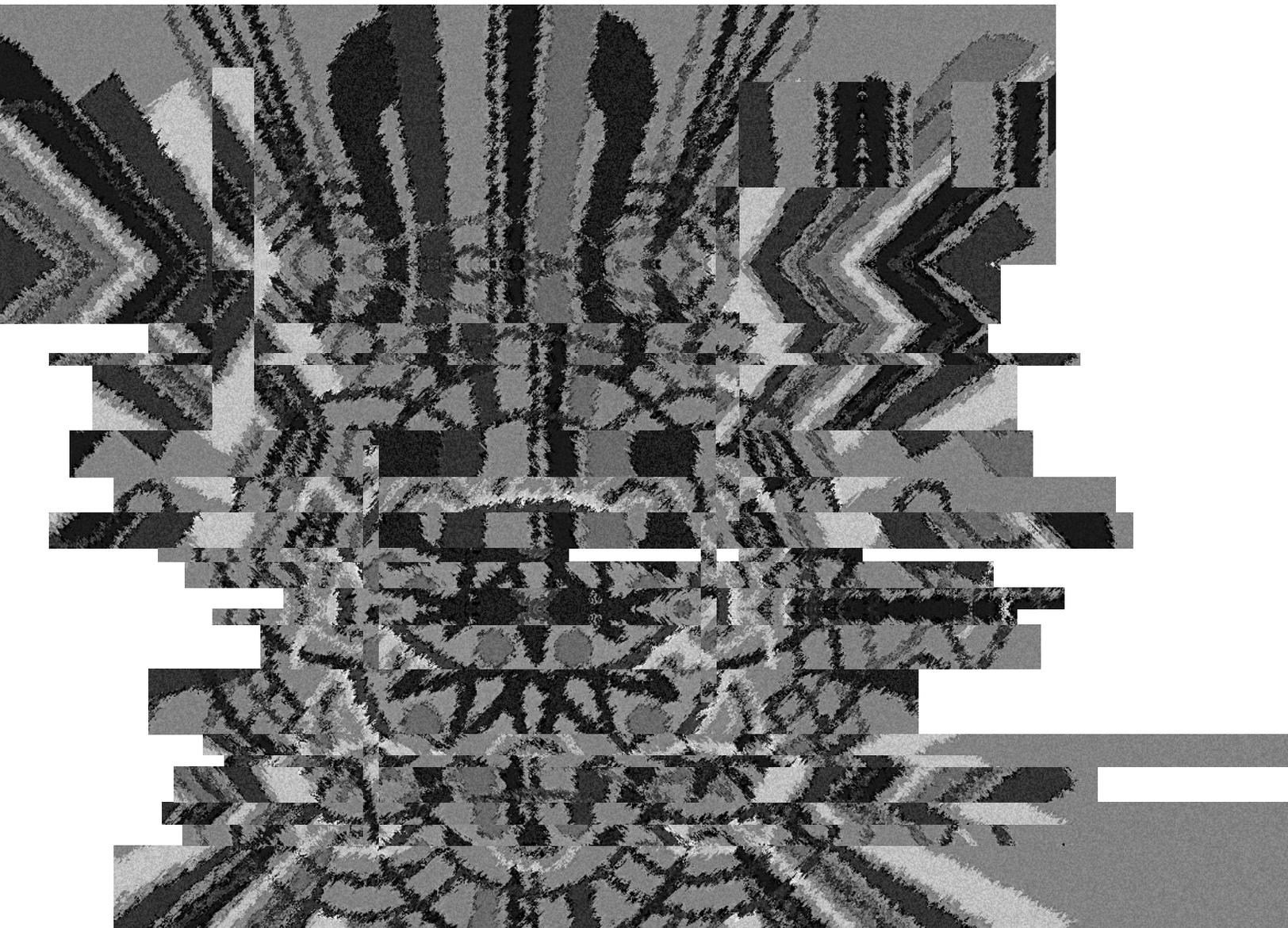
Entrevistas y conversaciones:

A. Mora, comunicación personal, 13 de octubre de 2020

G. Colorado, comunicación personal, 8 de octubre de 2020

J.H. López, comunicación personal, 17 de octubre de 2020

W. Colorado, comunicación personal, 8 de octubre de 2020



Colaboración de fotografías y entrevistas: Adrián Ríos Olaya