

De la inseguridad...

# Quéjese dando ideas!

Una mirada de reojo y un para dónde va, por parte del chofer del taxi. Un por cuánto me lleva y un paso estilo me subo-no me subo, del usuario potencial del servicio.

Medellín. Doce del día... Seis de la tarde... Diez de la noche. Y la convicción individual de que la inseguridad no puede sorprender en cada esquina. Los últimos brotes de nacionalismo y ese "Arriba Antioquia" despiertan el optimismo de algunos, pero no pueden derribar, en días, el temor y la sensación de desprotección, construidos durante años en el interior de cada ciudadano, por hechos violentos que han vivido ellos o sus allegados. Por una violencia que en 1982 dejó 949 homicidios registrados en esta ciudad; 542 más que en 1977 y aproximadamente el doble de los que se presentaron en el primer semestre del 83.

Temor. Lo sienten el empresario y el conductor de bus o de taxi. El usuario y los mismos guardas azules. Todos ellos, en uno u otro momento, lo han probado.

## TESTIMONIOS

"Me ha tocado autorizar a los choferes a que no lleguen a la terminal en las horas de la noche, a que dejen la gente cuatro o cinco cuadras antes. Me han matado choferes.

Vienen las batidas, mejoran las cosas; se acaban las batidas, vuelven los atracos y la reacción de los choferes".

"Salir a las 3:45 de una terminal; la oscuridad, el acecho, no hay forma de ver siquiera el conductor. ¿Dejar un bus fuera de la terminal? El raponeo es tal que no encuentro ni llantas ni nada. La autoridad no llega a esos sitios, o cuando llega es como "amaneció-oscurió", porque los vivos se pierden".

"La situación se ha sentido más en los últimos 8 años. De noche, un taxista no le para a todo el mundo, porque no conoce a todo el mundo".

"Muchas veces el conductor, tal vez por temor, lleva a sus patos en el bus. Son los que van a atracar. Es una modalidad que está un poco acabada, pero todavía se ve. Al abordar el bus es cuando más se ven los raponeos".

## LO PRIMERO QUE VI

"El sector noroccidental es beligerante en cuestión de la función que cumple el guarda; siempre se van en contra de él cuando se están haciendo operativos de control; un guardia tiene que ir acompañado a estos sitios y estar pendiente de muchas cosas. El Doce de Octubre, Paris, Santander, Alfonso López, Pedregal, Tejero, Florencia. A nivel de termi-

nales, en el nororiental es bastante peligroso, por el vicio que hay en esos lugares. Se tiran el bazuco de frente".

"Llegamos a un parqueadero a revisar... nos tenemos que quedar en la moto; si nos bajamos, cuando menos uno piensa le quitaron el capuchón, le quebraron un retrovisor, le hicieron cualquier maldad; y hasta lo bajan a uno de la moto".

"Tengo 25 años de trabajar como conductor. He tenido cinco atracos. En el primero me pegaron 4 puñaladas. 27 días en una clínica y, cuando sali, lo primero que vi fueron los atracadores. ¿Atracos a taxistas?... bajito, bajito, diez diarios".

## HISTORIAS

No hay hora ni lugar. No obstante, las personas con quienes conversamos, en su mayoría, identifican a las comunas del norte, como las más peligrosas; la noche, las terminales de los buses y los paraderos del centro, momento y lugares favoritos para los delincuentes.

"Uno no puede ser chofer, cajero, guardaespaldas y requisador al mismo tiempo, por \$4.50"... "Si me quejo por el costo de la carrera, a lo mejor me sacan un destornillador o una peñilla"... "Como guarda, uno debe estudiar el terreno; hay sitios donde le pueden tirar a uno piedra"...

"Robaron un carro de la empresa (roban unos 20 taxis por mes en Medellín) y después mataron una familia de cinco"... "Los mismos estudiantes del Liceo han ayudado a apagar buses".

Todos tienen una historia para contar; allí están —barras de lavadores de buses que hacen de las suyas, carteristas, depravados sexuales, usuarios que por estar dormidos o con tragos, son presas fáciles. Relatos de choferes apuñalados, "pringados", amarrados y tirados a un rastrojo, cuñados con cuchillo o secuestrados —"bájese, no se ponga escamoso y déme la plata y las llaves"—. El engaño de la niña pispá que resulta atracadora, el daño o la destrucción de vehículos con piedras, puntillas o fuego.

## LOS SOSPECHOSOS

Pasajeros y conductores "tumbados" por terceros. Proliferación de atracos en los puentes festivos y a finales del año. Bandas y movimientos urbanos que se toman prestados los carros para transportar droga o llevar a cabo otros planes. El caso del chofer que apareció muerto en el vehículo que aún tenía el motor y las luces prendidas, y del otro que encontraron descuartizado en la maleta. Dos azules asesinados y uno inválido, en cum-

plimiento de sus labores; un taxista muerto en incidentes con un azul, y la acción de los guardas —"simple deber ciudadano; la gente en problemas busca uniformes"— que ha evitado secuestros, ha recuperado dinero o vehículos, y ha permitido atrapar un raponeo y hasta dos policías que estaban atracando a un individuo.

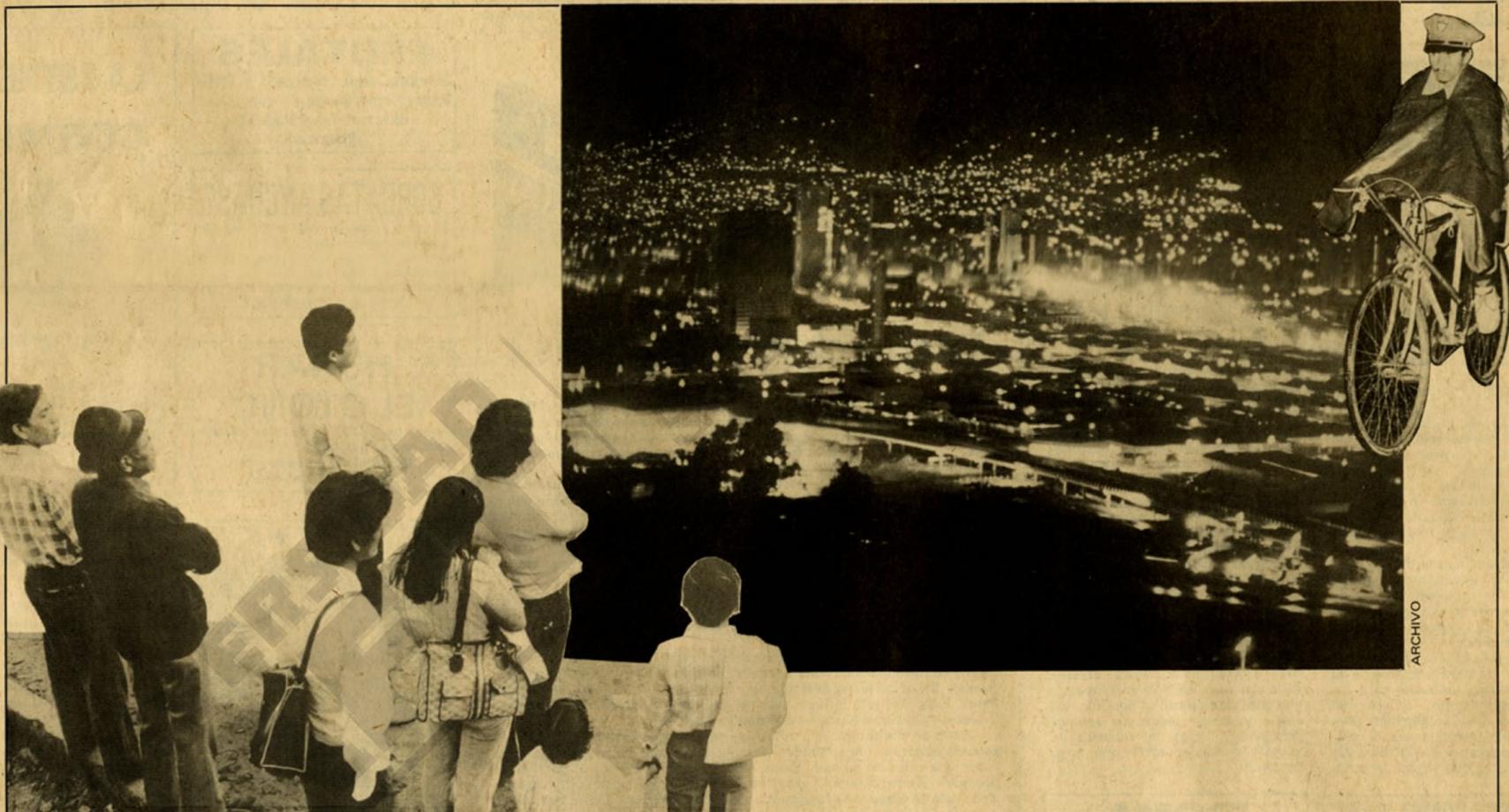
Por eso del miedo y de la sicosis, todo ciudadano es sospechoso hasta que demuestre lo contrario. La inseguridad, en concepto de muchos, produce deficiencia en el servicio nocturno —algunos señalan que éste se ha visto afectado en un 40 ó 50 por ciento—. Varios empresarios han recortado rutas, por épocas; los guardas ven afectada su labor de control; hay conductores que prestan el servicio de mala gana, o distraen el miedo con tragos o bazuca, o simplemente no lo prestan (en detrimento de su bolsillo), o buscando salvar su pellejo, se convierten en cómplices de los pillos. Mientras tanto, un numeroso grupo de personas se repliega, se encierra en su hogar, para sacarle el cuerpo a la situación.

## ¿QUIEN DENUNCIA?

A la hora de la verdad, muchos dedos señalan a las autoridades y a los cuerpos de seguridad. A ellos se

les atribuye la responsabilidad última y el deber de proteger. No obstante, el deber de denunciar es esquivo frecuentemente por los afectados, y por el ciudadano común. Y lo hacen por desconfianza, por comodidad —"qué pereza tanto trámite"—, por evitar problemas —"Uno va y denuncia y después viene la represalia del atracador". También se esquila por economía —"¿qué hace uno dos meses con el taxi guardado en un patio del F2, para llevar el mercado a la casa?"—, y por escepticismo —"sale primero el atracador que el carro detenido por la investigación; se hacen desfiles frente a la alcaldía, con pitos y peticiones de protección, se organizan reuniones, nos quejamos y temporalmente se toman medidas; a los dos o tres meses se olvidan de todo".

Nos sobran excusas para hacernos los de la oreja mocha y asumir posiciones derrotistas. Pasamos y repasamos un círculo vicioso que ya es hora de romper. El problema existe, está detectado, afecta la prestación del servicio de transporte y exige soluciones. De la pobreza, el desempleo, y la inseguridad que de ellos nace, no se sale de la noche a la mañana. Pero la coordinación de esfuerzos, para disminuir sus alcances es posible y debe emprenderse cuanto antes.



JORGE ZULETA

ARCHIVO

## Entonces, yo propongo...

Opinan usuarios, transportadores, conductores, empresarios, autoridades de tránsito. La balanza se inclina más hacia las medidas preventivas. Algunos, como el Secretario de Tránsito Municipal, parten de un replanteamiento de las estructuras socio-económicas, de la necesidad de que el Estado ofrezca garantías en materia de empleo, recreación y educación. Otros, conductores y usuarios en buen número, asumen actitudes defensivas: descartar la idea de prestar un servicio nocturno o de hacer uso del mismo. ¿Y qué sugieren?

## PARA EL USUARIO

—Hacer filas en los paraderos, ya que en amontonamiento los raponeos encuentran el terreno abonado.

—Antes de subir a un taxi: observar las características del vehículo (color, modelo, marca) y del conductor;

el nombre de la empresa y la placa (incluyendo las letras TI o TA). —En el caso de alteraciones de tarifas, mal trato u otros problemas, por parte del conductor, o para con el mismo, denunciar ante las autoridades los hechos. Que quede, al menos constancia de ellos para futuros revisados, carnés u otros documentos.

—No montar en carros particulares que presten servicio público y no dormirse en los buses para evitar sorpresas.

## VIGILANCIA

—Establecimiento de patrullas mixtas de agentes de tránsito, policías y elementos de Seguridad y Control en los paraderos del centro.

—Presencia permanente de las fuerzas del orden en las terminales.

—Patrullas móviles y estable-

cimientos de retenes o requisas en vehículos de transporte público, con énfasis en los taxis, y que tengan en cuenta al chofer y al pasajero para tranquilidad de ambos. —Agentes vestidos de civil el interior de los buses.

## TERMINALES

La División Técnica de la Secretaría de Tránsito Municipal hizo un estudio sobre terminales en el primer trimestre del año. Plantea la adquisición de lotes por parte de los transportadores, para ubicar en ellos verdaderas terminales de buses —con garaje, taller, cafetería, entre otros—. A este respecto se han enviado oficios a los interesados.

Algunos transportadores consultados no descartan la idea pero expresan que para hacerla realidad se necesitan buenas líneas de crédito. Otros, aduciendo falta de recursos, prefieren que los lotes estén en ma-

nos del municipio y se alquilen a precios razonables.

## SISTEMAS DE SEGURIDAD

—Radioteléfonos en los taxis. Hay quienes consideran que "tres pisto-leros le pueden a este aparato". Otros creen que la fórmula es positiva para solicitar ayuda a las autoridades y a compañeros de empresa. Opinan que esto agilizaría la prestación del servicio, disminuiría costos de estacionamiento y ofrecería mayor margen de seguridad en las carreras que se toman sobre la marcha —vehículos no solicitados por teléfono a la flota—, gracias a la información que se comunicaría a la central de radio.

—Planillas de control por cada vehículo solicitado en un estacionamiento: quién lo pide, de qué teléfono, a qué dirección y para ir dónde. Algunas empresas tienen en marcha este sistema. —Alarmas, accionadas

por el conductor, que enciendan un bombillo que puedan ver las personas de los alrededores. —Un sistema de seguridad para prevenir robos de carros: lo accionaría el conductor cuando lo bajaron del carro; haría que el motor se apagara a las dos o tres cuadras —sin posibilidad de volver a prender—. Esto ofrece seguridad para el vehículo, pero no para el conductor. Un empresario ya lo está poniendo en práctica.

## PREPARACION

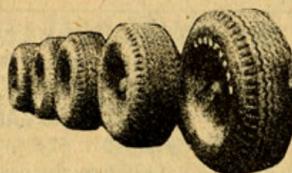
Preparar a los conductores para hacer frente al incendio de buses y otros vehículos y acondicionar éstos últimos. Una empresa de la ciudad emplea tapetes de difícil combustión e "incendia" uno de sus vehículos con el fin de entrenar al personal: cómo apagar con arena, con extinguidores, o elementos que estén a la mano. Un ensayo le cuesta entre 80 y 150 mil pesos, pero se justifica, en concepto del empresario.

## ARMAS

Hay transportadores partidarios de que todos los ciudadanos estén armados y conductores que, por no tener la tentación y para evitar malas jugadas del cansancio o la neurastenia, prefieren no tener un revólver en sus manos.

Algunos guardas están convencidos de que sus funciones específicas no requieren de armas. Otros las justifican en determinadas zonas, durante la noche, y para despertar temor en el delincuente común que encuentran en sus misiones por la ciudad. Hay quienes consideran que los azules deben abstenerse de cumplir labores policivas y que actualmente éstos no tienen la preparación suficiente para manejar y utilizar en forma adecuada un arma —"están pendientes de muchas cosas: peatón, carro, conductor, infracción"—. Y también se encuentran partidarios de que los azules cumplan ambas funciones.

a la rueda, rueda



9

Textos:  
Margarita Inés Restrepo Santamaría  
Ramiro Velásquez Gómez  
Luz Mercedes Mejía López