Universidad Católica Andrés Bello
Facultad de Humanidades y Educación
Escuela de Comunicación Social
Artes Audiovisuales
Trabajo de Grado

CARACAS SUBTERRÁNEA
Ensayo fotográfico del Metro de Caracas

Tesista: Dinorah Acevedo

Tutor: Roberto Rodríguez

Caracas, 8 de septiembre de 2006

A mi mamá…
gracias por hacer que todo sea mucho más sencillo.

Te quiero mucho

AGRADECIMIENTOS

A mis padres, por apoyarme a lo largo de estos cinco años,
y más aún en la culminación de esta importante etapa de mi vida.

A Ana Verónica y a Eliana, por acompañarme en esta ardua tarea
y por comprometerse tan fielmente en la realización de este trabajo.

A mi tía, Elinor, por toda su colaboración y por darme siempre lecciones de vida.

A Claudia, por su apoyo incondicional, por impulsarme a seguir adelante para no flaquear,
y por ser mi guía en todo momento.

A Carolina, por su apreciada contribución, su ingenio creativo y por darme aquella
estupenda idea que hoy se concreta al concluir este proyecto.

A Luis Alberto Díaz, por su valioso apoyo, sus sabios consejos
y por estar siempre dispuesto a ayudarme.

A Carlos Eduardo Ramírez, por toda su colaboración
y por brindarme siempre su mano amiga.

A Roberto por ser mi tutor, por creer en mí
y por orientarme en el desarrollo de este trabajo.

A Rey y a Tepuy por sus importantes asesorías telefónicas.

A mis amigos del Departamento,
por apoyarme siempre y por estimar mi trabajo como lo hacen.

A todos aquellos que han contribuido a la realización de este Trabajo de Grado… ¡Gracias!

ANEXOS

Puesta en marcha de los tramos	
LÍNEA 1	
Propatria - La Hoyada	2 de enero de 1983
La Hoyada - Chacaito	27 de marzo de 1983
Chacaíto - Los Dos Caminos	23 de abril de 1988
Los Dos Caminos - Palo Verde	19 de noviembre de 1989
LÍNEA 2	
Zoológico/Las Adjuntas - La Paz	4 de octubre de 1987
La Paz - El Silencio	6 de noviembre de 1988
LÍNEA 3	
Plaza Venezuela - El Valle	18 de diciembre de 1994
LÍNEA 4	
Capuchinos – Zona Rental	18 de julio de 2006

Propatria
Pérez Bonalde
Plaza Sucre
Gato Negro
Agua Salud
Caño Amarillo
Capitolio
La Hoyada
Parque Carabobo
Bellas Artes
Colegio de Ingenieros
Plaza Venezuela
Sabana Grande
Chacaito
Chacao
Altamira
Parque del Este
Los Dos Caminos
Los Cortijos
La California
Petare
Palo Verde
El Silencio
Capuchinos
Maternidad
Artigas
La Paz
La Yaguara
Carapita
Antímano
Mamera
Ruiz Pineda
Las Adjuntas
Caricuao
Zoológico
Teatros
Nuevo Circo
Parque Central
Zona Rental
Ciudad Universitaria
Los Símbolos
La Bandera
El Valle
Los Jardines
Coche
Mercado
La Rinconada
Estación Terminal Caracas
IAFE
Línea 1
Línea 2 y 4
Línea 3
Tramo en Construcción
Estación de Transferencia
Transferencia de Líneas

CARACAS
PROPATRIA
PETARE
EL VALLE
CARICUAO
LAS ADJUNTAS
LOS TEQUES
METRO DE LOS TEQUES
LINEA 1
LINEA 2
LINEA 3
LINEA 4
METRO DE CARACAS
CARRETERA PANAMERICANA

Caracas, martes 18 de julio, 2006

HOY INAUGURAN LA LÍNEA 4 DEL METRO DE CARACAS

MIGDALIS CAÑIZALEZ V.

EL UNIVERSAL

A las cuatro de la tarde de hoy el presidente de la República, Hugo Chávez, inaugurará la línea 4 del metro, Capuchinos - Zona Rental, finalmente y después de haber sido suspendida en dos oportunidades.

El acto se hará en la estación Zona Rental, desde donde el jefe de Estado además de cortar la tradicional cinta realizará el recorrido en el subterráneo, según se conoció. Tal como sucede en los eventos presidenciales, se estima que Casa Militar tome desde temprano la avenida Casanova, donde será el acto y posiblemente la avenida Lecuna, donde están ubicadas las estaciones nuevas.

También trascendió que será el último acto del actual presidente de Cametro, Eugenio Vásquez, quien pasará a ocupar la Gerencia del Banco Nacional de la Vivienda y Hábitat, organismo adscrito al despacho del mismo nombre.

La operación comercial de la línea 4 será a partir de mañana miércoles en el horario habitual del sistema Metro.

Esta obra, cuya inversión es de 860 millones de dólares, fue diseñada y proyectada durante el gobierno del ex presidente Rafael Caldera.

Esta línea, que es una prolongación de la línea 2, Las Adjuntas-El Silencio, partirá de la estación Capuchinos y realizará un recorrido que comprende las estaciones Teatros, Nuevo Circo y Parque Central, cuyo trazado va paralelo a la avenida Lecuna, hasta llegar a la estación Zona Rental, en Plaza Venezuela. De acuerdo con las estimaciones de Cametro, entre la línea 2, Las Adjuntas-El Silencio, y la línea 4, se movilizarán 393 mil pasajeros diarios, de los cuales 80% de ellos, es decir 314 mil, se trasladará hacia el este de la ciudad y el otro 20% se trasladará a las estaciones del sistema que están localizadas antes de la Zona Rental, donde se hará la transferencia.

Gobierno Bolivariano de Venezuela | Ministerio de Infraestructura

Tarifas

Sistema Metro y MetroBus

Vigencia: 30 de Junio de 2006

Boletos Metro

Simples	Todas las estaciones	**500**
Ida y Vuelta	2 viajes sin límite de estaciones	**900**
Multi ABUNO	10 viajes sin límite de estaciones De venta sólo en casetas	**4.500**

Boletos Metrobús

Simples Integrados

Rutas Urbanas		**700**
Rutas Sub-urbanas Guarenas, La Rosa, San Antonio, Los Teques		**900**
Multi ABUNO INTEGRADO	10 viajes Metro-Metrobús sin límite de estaciones (De venta sólo en casetas)	**6.000**

(1) Los boletos adquiridos antes de la fecha de vigencia de las nuevas tarifas podrán ser utilizados hasta el 29 de agosto de 2006. A partir del 30 de Agosto de 2006, estos boletos podrán ser canjeados en las estaciones del Metro, previo pago de la diferencia correspondiente.

(2) Descuento autorizado según Artículo 4°, Gaceta Oficial N° 346946 del 14 de junio de 2006.

(3) Los precios de los boletos estudiantiles se rigen según la resolución publicada en la Gaceta Oficial N° 36379 de fecha 22 de enero de 1998.

ANEXO 5

Universidad Católica Andrés Bello
Facultad de Humanidades y Educación
Escuela de Comunicación Social
Edf. de Aulas, Modulo 4 piso 3
Tlf: 0212-407.4232 Fax 407.4265

28-3-06
a: 30 am

Caracas, 22 de Marzo de 2006

Lic. Nadia Pérez
Gerente de Relaciones Públicas
C.A. METRO DE CARACAS.
Su Despacho.

Quien suscribe Prof. Dr. Max Römer Pieretti, Director de la Escuela de Comunicación Social de la Facultad de Humanidades y Educación de la Universidad Católica Andrés Bello, se dirige a usted con la finalidad de solicitar su colaboración para la Br. **Dinorah Acevedo**, C.I. N° 16.675.950 mención Artes Audiovisuales del 10° Semestre, quien necesita acceso para poder tomar fotografías en diferentes localizaciones del Metro para cumplir con los requisitos de su Tesis de Grado: "Ensayo fotográfico del Metro de Caracas", la cual es netamente académica y no tiene fines de lucro.

Teniendo conocimiento de su buena voluntad con los estudiantes de esta Casa de Estudios nos gustaría contar con su apoyo para lograr la colaboración en la elaboración de dicha tesis.

Atentamente,

Prof. Dr. Max Römer Pieretti
Director de la Escuela de Comunicación Social
Universidad Católica Andrés Bello

MRP/lg.

EL METRO

Letra y música: Billo Frómeta

Ya Caracas está contenta
al saber el notición
porque la semana que entra
le harán una operación.

Van a abrirle la barriga
desde Catia a Petare
por la transistorisitis
que la tiene ya muy grave.

Cada metro que se pasa
es un metro de alegría
porque así la novia mía
llegará temprano a casa.

Todo el mundo está contento
porque según el doctor
le pondrán un metro adentro
al hacerle la operación.

Pero un metro que camina
a una gran velocidad
sin semáforo en la esquina
atraviesa la ciudad.

Coro:
Si vas pa´ Petare el metro
te lleva.

LOS ALMENDRONES DE ENERO

José Balza

Consideró todo aquello como un regalo personal: Desde el andén vio pasar los trenes, con infantil alegría; observó la desconcertada y feliz multitud, y finalmente, también él hizo un viaje sin sentido, desde el centro de la ciudad hacia el oeste. Siglos sin tener un día tan agradable como este, por recibir el gran juguete que la ciudad estrenaba hoy: los trenes subterráneos, la posibilidad de un transporte preciso. Cuando abandonó la estación venía seguro de un cambio para los habitantes: algo que reduciría las inmensas colas de autos, el malhumor, la móvil violencia de las calles.

Buscó su automóvil, detenido en una lateral, y regresó a las zonas donde el tráfico vive su abuso normal. Embistió el también, maldiciendo a ratos e ingresó a un canal más rápido en la autopista: pero seguía contento, nada podría quitarle la satisfacción de este regalo descomunal: los trenes para una zona de la ciudad. Guardaría tal exaltación hasta tomar una cerveza, más tarde, en un bar cerca de su casa. Sería su celebración privada. Porque desde hace veinte años la ciudad es suya. Pasados los cuarenta, alejado del llano durante más de veinte, él ya no pertenece sino a lo de aquí.

Salió de la autopista y quiso alcanzar rápidamente el bar deseado. Una abrupta tranca de autos lo retuvo, y decidió calmarse, no maldecir. Quince minutos para recorrer las seis cuadras que faltaban. Y entonces comenzó a subir la colina llena de viejas quintas y edificios recientes; su auto respondió con firmeza, habituado a la ruta familiar. Seis años juntos, el Dart había salido fiel. Aquí todo cambiaba: poca gente, árboles en las aceras, una sensación de limpieza. Al girar un poco vio la honda montaña lejana y sintió el aire de enero, bastante frío.

Justamente, al haber girado, advirtió a mano izquierda, arriba en la calle, flotando dentro de la límpida luz del mediodía, un manto rojo, con puntos verdes y oscuros. Un tejido solar, creciente y plácido. Frenó con violencia, enamorado de aquella fronda aérea y numerosa; y de un vistazo atrapó las hojas, individualizadas, y el ramaje todo, denso, rojizo, violáceo en la claridad. Era un almendrón, seguro sobre su tronco doble, levantado en sus ramas, como sobre terrazas sucesivas. Movió el auto hacia la izquierda y se detuvo bajo el árbol. A la exaltación precedente –el gran juguete de rieles cruzando la ciudad– se unió esta, inesperada: el árbol cobrizo, el aire del mediodía, la lejana montaña. "Todo esto es mío, o todo esto soy yo" quiso decirse, complacido. Bajó del carro, tocó una hoja, recogió una almendra en la acera.

Su cuerpo entero reclamaba una imagen feliz para celebrar el encuentro entre las nuevas vías de la ciudad y el remoto árbol color de vino. Quiso reconocer otra felicidad pasada (o ansiada); algo que uniera éste follaje con cosas amorosas. Por un instante quedó vacío, esperando. Mordió la fruta. Pero nada fiel acudió a su imaginación. Con sorpresa sólo entrevio una pregunta abriéndose paso: ¿si estamos en enero, si acabo de ver otros

almendrones en las calles próximas –aunque ninguno como este– cambiando sus hojas, quiere decir que también en los planos están ahora así, rojos y bellos? ¿Quiere decir que justamente ahora los almendrones de mi aldea se han vuelto distintos, como en mi infancia? No, allá las hojas maduran en abril, o en agosto. Y, confundido, descubrió que ya no podía recordar cuando cambiaban las hojas los almendrones de su pueblo.

Está ya a igual distancia de su apartamento y del bar, aunque ambos en direcciones contrarias. Deja el auto cerrado, avanza hacia el bar. Va a cumplir su celebración: una cerveza por los trenes, y también por el almendrón; pero algo suyo, muy hondo, se ha aflojado. En casa lo esperará su mujer, con una delicia para almorzar. Habrá hecho ella, con la calma del día feriado, una cosa para sorprenderlo: o las pechugas con queso, con el pollo homérico; años juntos, años de sencilla libertad compartida les permiten esas sorpresas previsibles. Muy tarde se decidió a convivir con una mujer, pero también ella pareció esperar hasta muy tarde para reunirse con alguien. Ahora, doce años de cercanía les dan complicidad, y comicidad. Por eso Marta María quiso quedarse en casa cocinando, y no acompañarlo a la inauguración del metro. En todo caso, ella nació en la ciudad, nunca ha salido de aquí y sonriendo le dijo que mañana o después tendrá tiempo para conocer los trenes. En el fondo él sabía que de este modo Marta María lo aliviaba de permanecer en casa o de estropear la visita a la Estación. ¡Cómo se lo agradece!

Ahora llega a El Jardín y toma el ángulo de la barra que tanto le gusta. Gisela, la mesonera más antigua acude con humor, voluminosa. Por costumbre le trae la cerveza. Le encanta esta aparente frialdad de Gisela que se convierte hacia la madrugada en una receptividad amable. Bebe rápidamente, y pide otra. El bar está casi solitario.

Marta María le ha otorgado esta tregua, unas horas de sol y de pueril entrega a las cosas; pero el plazo ha concluido. Y apenas beba su segunda cerveza, volverá a casa, donde nada podrá eludir. Casi un año duró la lenta ceremonia que ahora lo envuelve, a él, ajeno, independiente, lejano de cualquier vínculo familiar. Ciudadano. ¿Puede significar tal distancia con los suyos, con los viejos padres –pero especialmente con él, con su hermano– su último esfuerzo para lograr la separación absoluta? ¿Pudiera representar tal alejamiento la consagración de una culpa? Tiene semanas envuelto en la contradictoria sensación de ser culpable y de no serlo. Un año atrás recibió la primera llamada. Su hermano iba a cumplir cuarenta, él lo sabía; pero el motivo de la conversación no fue ese cumpleaños; lo curioso que no había motivo. En la última década poco se han visto: cuando él visitó por breves días el llano, en época de ferias. Algunas veces lo acompañó Marta María, otras estuvo solo. Llevó dinero y regalos a los viejos. Paseó, recorrió zonas nuevas de los pueblos. Y tanto en tales visitas, como durante los años anteriores, la relación con su hermano fue neutra, fácil.

Ese carácter para una fraternidad es cuanto ahora le resulta sospechoso. Bebieron juntos, fueron a bailes. Pero nunca hablaron de nada íntimo, ni siquiera acostumbraban usar el teléfono. Por eso la distraída llamada de su hermano, en febrero pasado, le sorprendió mucho. Al colgar quedó tranquilo compartiendo con Marta María la sorpresa de tal

comunicación. Sin embargo, algo extraño permaneció sin ubicación: cierto que no conocía la voz de su hermano por teléfono, cierto que no hubo nada fuera de lo convencional, y no obstante una leve duda cubrió el incidente.

Esa duda se amplió en los próximos meses, para él; nada dijo a su amante. Pero ¿cómo concebir la voz de su hermano, las frases simples, coherentes en su apariencia, aunque algo desvinculadas de su realidad actual? Algo anda mal. El teléfono le traía el sonido de un animal lejano, una voz gruesa y sin inflexiones; palabras parejas, pesadas. El lento grito de algo que ha sido encerrado en un lugar imposible. Así, en algún escalón inexistente de su pensamiento, fue colocando esta nueva figura del hermano. Algo venía mal. Su hermano no estaba hablando al hombre que él es hoy: no se dirigía a quien atiende el teléfono sino al otro, al compañero de antes, al muchacho cinco años mayor con quien recorría el pueblo al comienzo de la pubertad.

Quizá esto explicara lo indirecto (y no obstante natural) de las frases. A partir de ese detalle comenzó a sentir esto que hoy llama su "culpa"; a aunque, en verdad, ¿qué culpa podría tener él? Una sola: no haber sido el elegido, y de eso no sabe quién fue responsable.

Sí; habían recorrido juntos la tremante ala de los llanos: soberbios a caballo o a pie, entre palmeras o espigas de caña. Siempre unidos, espléndidos. Él era mayor, arisco y solitario; su hermano, más fuerte, sensual, sociable. De su hermano le gustaba la voz y su facilidad con el arpa: podía cantar horas seguidas e improvisar en los velorios, y apenas era un niño. A veces, él osaba cantar, pero aunque lo hiciera bien, nada resultaba comparable con la facilidad de su hermano. ¿Y tocar? Jamás: nunca supo si su incompetencia derivaba de la espontaneidad con que el otro tocaba (el otro era él mismo, pero en un grado irreal). ¿Sufrió mucho, entonces? ¿Olvidaría alguna vez aquella riqueza – la de ser músico– que no le era accesible? Aquí en el bar ahora casi se ruboriza por haber insistido en su deseo: con los años muchas veces intentó a aprender: y nada. ¿Cómo era posible que él pudiese cantar alguna tonada a gozar de los viejos maestros de la bandola y el arpa, y sin embargo no lograr jamás seguir un ritmo o unos acordes con las manos? En su cuarto, escondida, hay también una guitarra virginal.

Tal vez una cosa nada tenga que ver con la otra; pero de las fiestas y el arpa, su hermano pasó rápidamente a las mujeres. De nada sirvieron sus ojos rayados y verdes, contra los oscuros y comunes de su hermano. Aunque tenía algunas mujeres escondidas (sobre todo casadas y algo mayores) su hermano arrasada con las muchachas. Lo preferían, y él, satisfecho, las lucía descaradamente: romances breves, posesiones que eran comentadas por otros muchachos y por los hombres. Y hasta hubo alguna, alocada, que se encargó de pregonarlo ella misma. Un poco antes de los dieciocho años, su hermano se casó. La familia celebró ese gesto, juvenil y desafiante, esa demostración de incontenible virilidad. Para entonces ya la novia estaba preñada, y para entonces, ya él había abandonado los llanos. La primera noticia de la boda llegó con una petición de ayuda, porque los esposos

carecían de dinero y él trabajaba aquí, en la ciudad. Colaboró algo molesto, y trató de desvincularse al máximo de aquella historia.

¿Reside aquí lo que ahora se vuelve intranquilidad? Abandonó al hermano: le molestaba su triunfo con el arpa y también su conversión en padre, tan súbita y azarosa. Cuando le fue pedida ayuda de nuevo (no con dinero: los padres querían que también el menor viniese a trabajar acá) no contestó y cambió de domicilio. Pasarían años antes que volviera a hacer contacto con ellos.

Porque lo que no podía olvidar es que la unidad con su hermano – aparte del esplendor de las fiestas, los abusos con las mujeres, el talento musical del menor, etc.– tenía un secreto: hacia los quince años descubrieron que el padre de ambos enloqueció. Había dejado su trabajo, sus tierras; se encerró y languideció bajo imágenes poderosas: una mano que lo agrede, otra que le arroja clavos en la comida: y nadie alrededor. Se encerró por días, quieto; y luego saltaba, agresivo, contra todos. Los hijos, curiosos y preocupados, escucharon los diagnósticos de su madre y de los vecinos: era un mal, un daño, una brujería. Hubo un desfile de curiosos y de brujos. Sólo muy lentos años aplacarían al hombre, cuando todo fuera irremediable. Ese fue uno de los motivos para que él buscase trabajo fijo en la ciudad. También a la vez descubrieron los hermanos que el bisabuelo había sido loco, y que por parte de padre cada generación tenía un hombre perdido: la enfermedad respetaba a las mujeres.

Con el efecto de la revelación, en alguna mañana blanca, ambos conversaron y reconocieron que, de ellos, también alguno podría enloquecer. Su hermano manejaba la charla, con soltura. No omitió que la amenaza estaba sobre sí mismo, pero algún sido de sus palabras lo dejaba a salvo: el remoto estigma de la locura, el castigo a la claridad, el camino indudable de convertirse en cuerpo de burlas para la gente, la caída en un mundo informe y absurdo, la siniestra confusión de lo real y lo aceptable, la pérdida de la vergüenza, las crisis de desesperación y desnudez, la posibilidad de comer su propio estiércol, las noches errantes por las carreteras, el progresivo olvido y el desprecio de toda la gente querida: he allí cuánto se abalanzaría sobre el vencido, sobre él, puesto que de algún modo su hermano menor había cumplido con las leyes biológicas y sociales a tiempo. En cierto modo él estaba maldito. La fogosidad de su hermano, aunque discreta, lo hizo apoyarse aquella mañana en el tronco de un almendrón, el árbol del patio más cercano a su casa.

Ya en la ciudad se informó sobre aquel mal. Quiso prevenirlo. Fue a la consulta externa de un manicomio. El médico lo calmó. Supo que había, tal vez, un límite en la edad: el mal prefería a los hombres antes de su madurez. Tal vez por eso esperó tanto para elegir mujer. Y hubiese seguido mucho tiempo más solitario si Marta María no se hubiera burlado de sus aprensiones. Quizá él no había tenido orgullo suficiente, antes; pero al huir de la aldea juró que, si la enfermedad se lo permitía, al notar cualquier cosa rara se ahorcaría.

La segunda cerveza se calienta: bebe calmadamente y sonríe a Gisela, que le señala el vaso. ¿Va a ser la una? En el televisor del dueño ve algunas noticias sobre la inauguración de los trenes. Ve el cuerpo metálico y lujoso donde estuvo hace poco. Quiere sonreír con calma. ¿Por qué temer? Él nada hizo, pero está libre. ¿Viene la culpa de esa recóndita e involuntaria alegría? Tal vez; alguien tenía que ser sometido. Cómo duele pensarlo.

Sale del bar y hace el camino inverso: hacia el auto. Dentro de unos minutos estará en casa, con Marta María. Ella, generosa, quiso permitirle la felicidad de salir sólo, y de recorrer las estaciones. Ella, dijo, se quedaría esperando en el apartamento, por si acaso llegaban antes, aunque eso es poco probable: los buses del llano siempre vienen retrasados. Y en ese bus de hoy debe haber llegado (al terminal o a la casa de él, donde ya puede estar esperándolo) su hermano. La madre, anciana y desconcertada, lo ha traído, como anunció ayer otro familiar por teléfono. Vienen esta vez en busca de ayuda científica, porque ninguno de los curiosos acertó. En los últimos meses su hermano había comenzado a enloquecer: una agresión lenta y firme contra sí mismo, contra su mujer y los nueve hijos, alarmaron al pueblo. Nada lo ayuda, no mejora. Quizá aquí haya una posibilidad de salvación.

Él abre su auto y aún queda bajo la sombra rojiza del almendrón. Un cielo magenta acaricia con suavidad. Realmente ¿cuándo caen las hojas allá en su pueblo? ¿Cuándo los bellos almendrones se vuelven de sangre? Lo ha olvidado; y aunque sabe que tal vez una persona podría decírselo, reconoce de pronto que ya su hermano no podrá contestarle.

DEL RAYO Y DE LA LLUVIA

Adriano González León

¡Entonces andaremos bajo tierra! Pensábamos que nuestra condición sólo era yacer, hasta que una lenta descomposición separarse, la flora cadavérica, del alma. Así dijeron. Así nos enseñaron. Pero no se nos dio ninguna certidumbre. Esa transferencia, de verdoso detritus a resplandor que resucita, es todavía un misterio: apetecible trascendencia en todas las religiones de este y aquellos mundos. Acto perplejo, a veces, en nuestra humanísima soledad, al margen de dioses y de historia. Hace cinco mil años, los mesopotámicos hablaron de una casa de las tinieblas, Aralou, la mansión de donde no se regresa, porque están echados la llave y el cerrojo. Los muertos andaban allí vestidos como los pájaros, provistos de un hábito con alas, hundidos en la oscuridad y solamente nutridos por el polvo y el barro. En otro tiempo, los aztecas lo anunciaron en su tremenda queja por la precariedad de la existencia:

Por más que llore yo, por más que me aflija por mucho que no lo quiera mi corazón, ¿no habré de ir acaso a la Región del Ministerio?

En esto pensamos cuando vimos la primera boca del tren metropolitano que habrá de ponerse en marcha. Antes que nuestra categoría de transeúntes bajo tierra, nos asaltó la idea de nuestra posibilidad larvaria y la imagen de una tumba mecánica que realiza, cuatro milenios después, el viaje diseñado en el turismo postmórtem de los antiguos egipcios. Estas galerías, aunque tapizadas de metal y no de piedras perdurables, llevarán de un lado a otro las mismas momias, aunque menos solemnes, porque las hojas de tana, los ungüentos, los vendajes, los papiros y las elegantes vasijas han sido trocados por plástico, polietileno, acrílico o vinyl. Una precariedad propia de cadáveres precarios y no la sustancia eterna que se liga a una aspiración de eternidad, aún en el umbral de los infiernos. Ni siquiera la obstinación del topo. Su constancia de las uñas para establecer bajo tierra, con soberanía, un potencial vital. Por ello sale poco a la superficie. El topo es el mejor artífice de las sombras. Tanto, que algunas especies tienen su rostro parecido al de una estrella.

Así, aprendices de topos o de momias, entraremos al metro y comenzará la peripecia por los abismos de la ciudad. Espeleólogos sobre ruedas, cavernarios de este tiempo, no miraremos las huellas de los bisontes ni las estalactitas abrirán su bosque petrificado para alabanzas de nuestros ojos. Una pierna de mujer muy sexy, una botella espumante, un rostro feliz e idiota de alguien que ahorró, manos que saludan a una conserva enlatada, refrigeradores amarrados con cintas, artefactos, bonos, lotes, sustituirán a las pinturas rupestres. El viaje, aún con los presumibles disparates de la administración, será más confortable, aunque menos aventurero, que ese viaje descrito en el antiquísimo Libro de los Muertos. A lo mejor igual. Es cuestión de hallar los equivalentes de aquellos abismos, de aquellos lagos quemantes, de aquellos monstruos que los difuntos encontraban a su paso. Mientras tanto, en este tren subterráneo que va a comenzar, es mejor poner freno a

las asociaciones terroríficas, aunque siempre regresen de un modo inoportuno –y levantar la barrera– para que pasen las imágenes gloriosas que reafirman la vida. En la estación de Montparnasse sondaba un acordeón. En todas las estaciones de París suenan los acordeones y un tablero despliega su serpiente de luces para indicarnos el lugar de las correspondencias y el encuentro. Por las escaleras interminables del Underground, Londres, como si no le bastara su abuso topográfico, se multiplica hacia las profundidades. Y en Moscú nos espera, al final de cada vuelta, un poco de mármoles y lámparas y estatuas de poetas. El subway de Nueva York es inescrutable y asaltante, lleno de vapores y expectativas. En México el tren urbano se suaviza en un lujo transitorio y, finalmente, el Subte de Buenos Aires es sentimental: sabe a cita en el café cercano, a té con masitas, a yeés arrastradas y toda la nostalgia del mundo que se enreda entre el Barrio Norte y el arrabal. El metro, en cada parte, precisa su olor: picante, insufrible, tolerable a distancia, lleno de polvo y abandono algunas noches cuando pocos transitan y uno espera con impaciencia y se asoma a la boca de los túneles como si se asomara al más allá.

Es por eso, en definitiva, que no sabemos hacia dónde conducen los trenes subterráneos. Cadáveres, momias, desperdicios, la vialidad geointerna nos confunde. Conviene asumir nuestra verdad existencial: ni muertos ni vivos, sólo hombres asaltados por las dudas. Aspirantes, como los antiguos egipcios, al abordaje después de las tinieblas, de la barca del Sol. Deseosos, como los antiguos aztecas, de convertirnos finalmente en estrella. Sólo sabemos, por pura vocación poética, con Paul Eluard, que el más allá existe, pero se encuentra en este mundo.

ÍNDICE

Págs.

INTRODUCCIÓN..... 6

I. MARCO REFERENCIAL..... 9

CAPÍTULO 1.- EL METRO DE CARACAS

1.1 El metro y sus inicios..... 10

1.2 Caracas está cambiando..... 13

1.3 Caracas es otra..... 20

1.3.1 El Metro: Líneas 1, 2 y 3..... 20

1.3.2 El Metrobús..... 22

1.3.3 La línea paralela: Línea 4..... 22

1.3.4 Futuros proyectos: prolongación de la Línea 3..... 24

1.4 El Metro como medio de transporte..... 25

1.4.1 Misión, visión y valores..... 25

1.4.2 El Sistema Metro..... 26

1.5 El Metro como cultura..... 32

1.5.1 Un usuario consciente..... 33

1.5.2 Un trabajador invisible..... 35

1.5.3 Un espacio selecto..... 36

CAPÍTULO 2.- DOCUMENTAR A TRAVÉS DE LA FOTOGRAFÍA

2.1 La fotografía documental..... 39

2.2 El ensayo fotográfico..... 45

2.3 Antecedentes: trabajos fotográficos sobre el metro..... 49
- No viajo en metro a menudo..... 49
- The New York City Subway Experience:
A photo essay in celebration of the Centennial..... 50
- Shangai Subway..... 55
- El Metro de Londres, una mirada subterránea..... 57
2.4 Una mirada a la fotografía urbana..... 59
2.5 La realidad fotográfica..... 61

II. MARCO METODOLÓGICO..... 63

CAPÍTULO 3.- CONCIBIENDO EL ENSAYO
3.1 Objetivos..... 64
3.2 Metodología..... 65
3.3 Consideraciones del ensayo..... 67
3.3.1 Consideraciones técnicas..... 67
3.3.2 Permisología..... 68
3.3.3 La observación..... 69
3.4 Relaciones que surgen en el Metro..... 70
3.5 El acto fotográfico..... 73
3.5.1 Día 1..... 73
3.5.2 Día 2..... 74
3.5.3 Día 3..... 74
3.5.4 Día 4..... 75
3.5.5 Día 5..... 75
3.6 Proceso de selección..... 77

3.7 Presupuesto..... 79
3.8 Fotografiar el Metro de Caracas..... 84

III. ENSAYO FOTOGRÁFICO..... 87

CAPÍTULO 4.- CARACAS SUBTERRÁNEA..... 88

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES..... 110
Referencias..... 114
Anexos..... 120

INTRODUCCIÓN

El día a día de un ciudadano caraqueño transcurre velozmente gracias al transporte urbano más importante que poseen los venezolanos: el Metro de Caracas. Este medio de transporte atraviesa de este a oeste –y viceversa– la ciudad capital, movilizando a diario a millones de personas.

En 1939 comienza a pensarse en los problemas urbanísticos, ya que el auge petrolero, había incrementado el potencial económico de Venezuela, permitiendo que el venezolano pudiese obtener su propio automóvil; a pesar de haberse construido grandes avenidas, autopistas y distribuidores viales, la congestión vehicular también iba en ascenso.

En los años siguientes se analizaron las posibles soluciones para solventar la crisis de congestión vial que afectaba al Área Metropolitana de Caracas, con lo cual se demostró que el problema no se solucionaría si no se incorporaba un sistema de transporte masivo: el Metro.

En 1968, finalmente comienzan las evaluaciones para la construcción de un sistema de transporte colectivo, atractivo y eficiente, ideal para los habitantes de Caracas, cuyas rutas se constituyeran de acuerdo a los requerimientos del futuro «*usuario caraqueño»*.

Una vez concebido el diseño del Metro, a principios de 1975 se inició el proyecto más impresionante del que ha sido partícipe Caracas hasta la fecha: la construcción del Metro de Caracas, anunciado el 12 de marzo de ese año, por el presiente Carlos Andrés Pérez, ante el Congreso Nacional. Finalmente, el 2 de enero de 1983, se inaugura el tramo *Propatria - La Hoyada* de la Línea 1 del Metro de Caracas, sistema de transporte masivo ejemplo para América Latina, en aquella época.

La C.A. Metro de Caracas, desde su aparición, se ha mantenido como empresa líder en transporte público nacional y, a lo largo de los años, ha ido ampliando su red con el fin de mejorar la calidad del servicio para subsanar los problemas urbanísticos que ha traído el incremento desmedido de la población en la capital. Su más reciente obra fue la construcción de la primera etapa de la Línea 4 *Capuchinos - Zona Rental*, inaugurada el 18 de julio de 2006.

El Metro de Caracas más allá de lo estético, de su ambientación, es reflejo de la ciudad, y de su cultura. La labor que la compañía ha realizado formando a los caraqueños que transitan por el subterráneo de Caracas –quienes han adoptado un comportamiento propio de ese entorno–, ha generado una *cultura Metro.*

La *cultura Metro* comprende una serie de valores, normas y relaciones sociales, entre los trabajadores y los usuarios, dentro de los espacios que conforman el metropolitano de Caracas. El subterráneo no sólo puede considerarse como estructuras y espacios –las estaciones, los vagones y los túneles. El Metro se conjuga al viajar, es decir, cuando los usuarios se trasladan de un sitio a otro de la ciudad por intermedio de trabajadores que lo hacen posible, ya que es en la interrelación de usuarios y trabajadores en los espacios del subterráneo que existe verdaderamente el Metro de Caracas.

La idea de hacer un ensayo fotográfico del Metro surge de la necesidad de mostrar cuáles son las relaciones que se establecen entre los usuarios, los trabajadores y los espacios del Metro de Caracas, a través de una realidad fotográfica concebida, expresada y sentida por la autora, ya que en el ensayo lo primordial es la percepción que el fotógrafo tenga del tema. El ensayo tiene esa capacidad de renovar un tema e impedir que desaparezca el interés por él al documentarlo de acuerdo al punto de vista del fotógrafo.

Hoy en día, el subterráneo sigue siendo un elemento dominante de nuestra ciudad y del paisaje urbano, y un asunto de la conversación frecuente –amado y odiado a veces– pero tan necesario que se hace imperante que todas las personas sean conscientes de ello. Por eso, este trabajo también se conjuga como una forma de revalorizar al Metro de Caracas, significativo como obra arquitectónica, como fenómeno social y proceso cultural.

“Pues si es verdad que es difícil amar aquello que aún no se conoce suficientemente, a veces es también difícil seguir amando aquello que ya se conoce demasiado (…) a menos que una nueva mirada pueda re-conocerlo.” (Ramos, 2002, p. 41). Es por ello que a través de este ensayo se busca un re-conocimiento del Metro, por intermedio de la mirada de la autora, con el fin de que los caraqueños revivan su valoración por el Metro de Caracas.

La primera parte de este Trabajo de Grado consta de dos capítulos. El primero hace referencia al *metro* y sus inicios. Luego, presenta la historia del Metro de Caracas, cómo fue el proceso de concepción del sistema y cómo ha sido su evolución a partir de su puesta en marcha; y explica en detalle los diferentes componentes del Sistema Metro. Por último, este capítulo advierte la existencia de una *cultura Metro*, visible en la conducta de los usuarios, en la labor de los trabajadores y en el aspecto actual de los espacios del Metro de Caracas.

El segundo capítulo, hace referencia a la fotografía documental como antecesor del género que compete este proyecto: el ensayo fotográfico, el cual también se encuentra referido en este capítulo; y se presentan cuatro antecedentes de trabajos fotográficos sobre *metros* realizados por diferentes autores. Más adelante se toca someramente la fotografía urbana debido a la estrecha relación que este género guarda con el tema del Metro de Caracas y, finalmente, se plantea la existencia de una realidad fotográfica diferente al escenario real, ya que el ensayo fotográfico, se basa en el enfoque del autor, el cual renuncia a la fotografía como medio de información para adoptarla como medio de expresión, concibiendo así una nueva realidad.

En la segunda parte, se expone la metodología utilizada para el logro de los objetivos. Este trabajo es una investigación cualitativa de tipo descriptiva y exploratoria, cuyo diseño es no-experimental. Partiendo de la investigación previa y de la observación in situ, se determinaron cuáles son las relaciones que surgen en el Metro de Caracas antes de abordar el tema fotográficamente. Posteriormente se expone cómo fue el proceso de la toma fotográfica, y la autora explica brevemente su experiencia al fotografiar el Metro de Caracas.

En la tercera parte se exhiben las 43 fotografías que componen el ensayo *Caracas Subterránea*, nombre con el cual la autora bautizó su serie fotográfica que muestra las relaciones que se establecen entre usuarios, trabajadores y espacios del Metro de Caracas.

Para finalizar, se plantean las conclusiones y algunas recomendaciones que se proponen referidas a la fotografía y otras en función de futuros Trabajos de Grado de este tipo.

MARCO REFERENCIAL

CAPÍTULO 1.-
EL METRO DE CARACAS

1.1 El metro y sus inicios

> *Se baja una escalera, se compra un boleto, se aborda un vagón, se penetra un túnel, el tren se detiene, nos bajamos, subimos una escalera, atravesamos una estación, llegamos a la superficie…*
>
> Alfredo Cabrera
> (C.A. Metro de Caracas, 1990, p. 66).

Tal y como lo refleja Cabrera (1990), la palabra *metro*, entendida como medio de transporte, es la abreviatura de *metropolitano*, palabra que heredamos de los griegos[1], la cual resulta muy larga y poco práctica de pronunciar. Por el contrario, *metro* "…es más fácil, más rápido y, por lo general, todo el mundo entiende a qué nos referimos cuando hablamos de transportarnos de un lugar a otro de la ciudad." (p. 49).

El nombre *subte* es empleado en algunas partes de Hispanoamérica para referirse al transporte subterráneo, sin embargo, la palabra *metro* se usa más que todo en aquellos países que emplean tecnología francesa.

El *metro* es un sistema de transporte colectivo y urbano de alta capacidad que puede desplazarse por toda la ciudad. La Unión Internacional de Transportes Públicos (UITP) lo precisa como "…un tren a tracción eléctrica que se desplaza por un circuito propio exclusivo en un contexto urbano." (Unión Internacional de Transportes Públicos, http://www.uitp.com/mediaroom/focus/metro-es.pdf. Consultado el 23 de enero de 2006).

Cabrera (1990), en cambio, afirma que un *metro* es:

> *…un ferrocarril integrado por trenes eléctricos con un máximo de siete vagones cada uno, los cuales se desplazan sobre vías férreas (dos rieles paralelos de acero) a una velocidad promedio relativamente alta (de 35 a 40 km. por hora), si la comparamos*

[1] Los griegos llamaban "metrópoli" a cada ciudad principal, desde el punto de vista político y religioso. (Cabrera, 1990, p. 49).

> *con la del transporte superficial en las ciudades densamente pobladas. Este ferrocarril puede desplazarse a lo largo y ancho de una ciudad mediante vías subterráneas, vías a nivel de la superficie o vías elevadas.* (p. 49).

El *metro* es una obra urbana que contribuye definitivamente en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, y fue creado para hacer frente a la congestión del tránsito urbano en las grandes ciudades.

> *El metro, medio de transporte de gran capacidad, actúa estructurando la ciudad. El metro es la columna vertebral en torno al cual prosperan las zonas de vivienda así como las actividades económicas y socioculturales, y hacia el cual converge el resto de medios de transporte.* (Unión Internacional de Transportes Públicos, http://www.uitp.com/mediaroom/focus/metro-es.pdf. Consultado el 23 de enero de 2006).

Según la Unión Internacional de Transportes Públicos (2003), el nacimiento del *metro*, se remonta a la segunda mitad del siglo XIX, en Londres, la capital de Inglaterra, donde se construyó por primera vez un ferrocarril subterráneo. En 1890 dignatarios del gobierno inglés e ingenieros hicieron el primer recorrido por el subsuelo de una ciudad a través del metro, el cual abrió sus puertas al público al año siguiente. El *Metropolitan Railway,* conocido popularmente como *The Underground*, constituye un sistema ferroviario que funciona tanto en la superficie como en el subsuelo. Actualmente cuenta con 274 estaciones abiertas y más de 408 kilómetros de líneas activas, con un promedio de tres millones de pasajeros diarios.

Posteriormente, en 1900 -con motivo de los Juegos Olímpicos- se inaugura el metro de París (Francia), una red de ferrocarril metropolitano denominado *Métropolitain*, pero mejor conocido por su abreviatura *Métro*. Es la tercera red de metro más extensa de Europa Occidental –con 209 kilómetros y 376 estaciones- tras el metro de Londres y el metro de Madrid.

En 1904, entra en funcionamiento el Metro de Nueva York, que es el sistema de transporte público urbano más grande de los Estados Unidos y uno de los más extensos del mundo -con aproximadamente entre 416 y 475 estaciones y 1056 kilómetros de vías en servicio- y, aunque es conocido como metro, aproximadamente un cuarenta por ciento

del sistema circula sobre estructuras elevadas; el concepto de metro, por lo general, se asocia al ferrocarril subterráneo.

El Subte es un sistema de transporte público que recorre la ciudad de Buenos Aires (Argentina). La primera estación de esta red de trenes subterráneos se inauguró en el año 1913, siendo el primero en su tipo de América Latina e incluso del Hemisferio Sur. La red se extendió rápidamente durante las primeras décadas del siglo XX, la cual se frenó tras los años que siguieron a la Segunda Guerra Mundial. En la actualidad la red abarca tan sólo 42 kilómetros y 69 estaciones.

La red del metro de Madrid (España), fue inaugurada en 1919 por el Rey Alfonso XIII, y la primera línea que entró en funcionamiento tenía una longitud de 3,48 kilómetros y transcurría a lo largo de 8 estaciones. Actualmente el metro de Madrid se encuentra entre las diez primeras redes de metro del mundo tanto por los 227 kms. de extensión que comprende como por las 190 estaciones que posee.

Hasta la primera mitad del siglo pasado, 17 ciudades contaban con el sistema metro, entre ellas Berlín, Tokio y Moscú, esta última que lo puso en funcionamiento en 1935 y no dudó en hacer ostentación de ello, ya que, para la época, era el más fastuoso de cuantos existían. Desde entonces, unas 120 comunidades urbanas de Europa, Asia y América se han unido al resto de las ciudades que cuentan con metro. (Unión Internacional de Transportes Públicos, http://www.uitp.com/mediaroom/focus/metro-es.pdf. Consultado el 23 de enero de 2006).

La construcción del subterráneo metropolitano fue:

> *…un paso trascendental para resolver el problema del transporte de las miles de personas que debían desplazarse cotidianamente, para cumplir las funciones vitales que se realizan en una ciudad y que constituyen su razón de existir.* (C.A. Metro de Caracas, 1983, p. 4).

1.2 Caracas está cambiando

> *La fisonomía de Caracas la está cambiando el Metro; además representa el avance tecnológico y su introducción al mundo venezolano.*
>
> Ramón J. Velásquez, historiador
> (Citado por C.A. Metro de Caracas, 2004, p. 139).

Debido a la incesante movilización del caraqueño de un sitio a otro de la ciudad, desde 1939 comienza a pensarse en los problemas urbanísticos. El primer paso se dio durante la Presidencia del General Eleazar López Contreras cuando el Gobernador Albano Mibelli creó la Comisión Municipal de Urbanismo que se encargaría de crear un Plan de Desarrollo Urbano. Para la época, existía un sistema de transporte superficial compuesto por empresas autobuseras privadas y por una red de tranvías eléctricos –puesta en servicio desde 1908 y la única existente hasta ese momento– cuyas líneas se encontraban en la Plaza Bolívar y se extendían a Catia, El Paraíso, El Valle, San Martín y la antigua estación del ferrocarril en Santa Rosa.

Entre 1938 y 1940 el transporte de pasajeros por tren se redujo considerablemente de 661.128 a 125.735, y el número de pasajeros que utilizaba el tranvía apenas creció de 9.924.738 a 10.693.493. “Habían comenzado los años dorados del vehículo automotor; un festín que duraría medio siglo, hasta que la ciudad se volvió incapaz de permitir la circulación de tantos carros.” (Citado por Garaycochea & Jiménez, 1993, p. 13). Venezuela había incrementado su potencial económico a causa del desarrollo petrolero, el cual permitió que los ciudadanos generaran recursos suficientes para usar constante y masivamente el transporte vehicular.

Entre 1940 y 1946, el consumo de gasolina en Caracas se triplicó, a la par del incremento de la matriculación de vehículos en el Distrito Capital. La cantidad de autobuses se redujo a la mitad, mientras que la cantidad de pasajeros aumentó un 50%.

"Esto indica que los usuarios viajaban más amontonados que antes, en máquinas desaseadas, que tenían los motores cansados y los asientos tan apretados que se volvía imposible estar cómodo en ellos." (Citado por Garaycochea & Jiménez, 1993, p. 14).

A la comisión del '39 le siguieron otros organismos que trataron de enfrentar el problema que cada día empeoraba. A pesar de haberse constituido las primeras grandes avenidas, las autopistas y los distribuidores viales, por las calles circulaban cada vez más automóviles, produciendo embotellamientos aun más frecuentes. La ciudad requería un sistema de transporte colectivo rápido y eficaz, que redujera las dificultades, riesgos e inconvenientes que ocasiona la movilización de grandes masas de personas. (Cabrera, 1990).

En 1947, durante la Junta Revolucionaria de Gobierno presidida por Rómulo Betancourt, en Caracas residía poco más de medio millón de habitantes, y fue entonces cuando las autoridades empezaron a considerar la posibilidad de construir un metro.

Ese año, dos empresas francesas le propusieron al Concejo Municipal de Caracas un proyecto para la creación de un sistema de transporte masivo para la capital, "…por un número de años con garantía de interés sobre el capital invertido." (C.A. Metro de Caracas, 1983, p. 8). Esta propuesta fue rechazada por la Comisión Nacional de Urbanismo, la cual recomendó que se estudiara y llevara a cabo un proyecto de sistema metro de transporte para la ciudad, que incluyera los tramos Santa Rosa - Petare, Santa Inés - Catia y Santa Inés - Antímano, sobre estructuras elevadas; y un tramo subterráneo entre Santa Rosa y Santa Inés; pero esta propuesta nunca se concretó. Esa era la primera vez que se hablaba de un transporte rápido y masivo para la ciudad de Caracas. (C.A. Metro de Caracas, 1983).

Para la época, en Caracas, el uso de automóviles se había incrementado de manera considerable; según la *Planificación del Transporte del Área Metropolitana de Caracas*, realizada por la Oficina Municipal de Transporte había un carro por cada 22 habitantes. (Citado por Garaycochea & Jiménez, 1993).

Ya en 1948, la ciudad atravesaba una de las peores crisis de congestión vial; la población creció, el sistema de tranvías fue remplazado y una flota de 533 unidades de autobuses transportaba diariamente a 350 mil personas. (C.A. Metro de Caracas, http://www.metrodecaracas.com.ve/institucion/rese.htm. Consultado el día 17 de enero de 2006). El caos se hacía inminente y las soluciones impostergables.

El tiempo transcurría y la Comisión seguía contemplando la necesidad de crear un sistema de transporte masivo. Pasaron muchos años dedicados a estudiar diferentes alternativas y en 1961, las Naciones Unidas, a petición del Gobierno de Betancourt, realizó un estudio del problema del transporte en Caracas, el cual recomendaba un sistema de movilización rápida desde Catia hasta Petare.

En el año 1963, el Ministerio de Obras Públicas, por órdenes del Gobierno Nacional, inició estudios de planificación del transporte de la ciudad para lograr mejoras definitivas.

A finales de 1964, durante la Presidencia de Raúl Leoni, se crea la Oficina Ministerial del Transporte, bajo la dirección del ingeniero Antonio Boccalandro, quien tenía la ardua labor de desarrollar un plan integral de transporte para el Área Metropolitana de Caracas, el estudio de un sistema de tránsito rápido como parte fundamental del primero y, finalmente, tenía la importante misión de desarrollar un programa de vialidad urbana. (C.A. Metro de Caracas, 1990).

En los años 1965, 1966 y 1967, se realizó el estudio integral del transporte y tránsito de Caracas. Estas investigaciones demostraron que el problema no podría solventarse si no se incorporaba un sistema de transporte masivo, el Metro de Caracas.

“Se trataba de construir un metro, es decir, un ferrocarril metropolitano que circulara sobre una vía exclusiva y subterránea con capacidad para transportar a miles de personas” (Cabrera, 1990, p. 48), con total comodidad, rapidez y seguridad a través de la ciudad de Caracas, “…ese mismo aparato que se desplazaría silencioso por las entrañas de este valle alucinante, sin humo, sin calor, sin vibraciones, dejando la ciudad intacta, salvándola en la medida que cambiaría la vida de sus habitantes.” (Cabrera, 1990, p. 48).

En 1968, finalmente, comienzan las evaluaciones para la construcción del Metro de Caracas, tarea para la que se selecciona al consorcio internacional formado por las empresas Parsons, Brinckerhoff, Quade & Douglas de Nueva York y Alan M. Voorhees de Washington.

La idea era lograr un sistema de transporte colectivo que contara con el mayor atractivo y sobre todo la mayor eficiencia posible, "…que lo transformara en un lugar mucho más humano y menos angustiante en el cual vivir." (Cabrera, 1990, p. 50).

Por lo tanto, durante el proceso de análisis y estructuración del sistema, el factor que constantemente condicionó la planificación de dicha construcción fue *el «usuario caraqueño»*.

Cuando se iniciaron los estudios para determinar cuál iba a ser la ruta del Metro y cuáles las estaciones de parada, no se hizo de acuerdo a las condiciones topográficas de la ciudad, ni por dónde podían circular más fácilmente los trenes, como Cabrera (1990) señala:

> *…se trataba de lograr que el Metro recorriera un camino acorde con las necesidades de los habitantes de la ciudad, y no con las "facilidades" que ofrecía la ciudad misma desde el punto de vista físico (…) el Metro tendría que ir y detenerse por donde y donde fuera necesario, más como debía que como podía, y si esto no era posible había que hacerlo posible.* (p. 51).

Por ello, hubo que averiguar desde dónde y hacia dónde se desplazaban los caraqueños todos los días, realizando una encuesta llamada *Origen y Destino*, donde se les preguntó a los ciudadanos acerca de las movilizaciones que realizaban a diario por la ciudad de Caracas. Esta encuesta contenía preguntas como dónde vivían, cómo se movían de un sitio a otro, a qué hora salían, a qué hora almorzaban, a qué hora regresaban a casa, qué tipo de transporte usaban y qué inconvenientes sufrían usándolo. (Cabrera, 1990). Según la Oficina Municipal de Transporte en el año '69, los caraqueños empleaban 886.000 horas diarias en transportarse. (Citado por Garaycochea & Jiménez, 1993).

Sin embargo, había preocupaciones técnicas que no podían dejarse de lado. Hubo que investigar con exactitud todo lo que se hallaba sobre la superficie por donde se desplazaría el Metro, y hubo que analizar el subsuelo que habría de soportar la vía. A medida que avanzaban las investigaciones, los arquitectos comenzaron a concebir las formas y volúmenes más apropiados, desde el punto de vista estético y funcional, que tendrían las estaciones. Para el diseño también se contemplaron aspectos como la iluminación, apariencia, ambientación, acabado, durabilidad, señalización y fácil mantenimiento de cada una de las edificaciones, que estuviesen acordes con la Caracas del presente –para ese entonces– y sobre todo del futuro.

Al mismo tiempo, para determinar el diseño más apropiado de la unidad principal del Sistema Metro, el Tren, se hicieron estudios para conocer cuáles eran las horas de mayor movilización y se establecieron los parámetros de cuántos trenes debían circular en las estaciones tomando en cuenta intervalos de tiempo muy exactos, "...según los estudios se requería una frecuencia de servicio de 40 trenes por hora." (Cabrera, 1990, p. 54). Se calculó la capacidad de pasajeros por cada vagón, cuántos vagones debería tener cada tren, el número y la disposición de los asientos, además del número de puertas y el ancho de las mismas.

"El arte, la tecnología, la ciencia y la imaginación habían dado lo mejor que tenían para adelantarse a lo que sería el más avanzado sistema de transporte colectivo con que contaría la ciudad." (Cabrera, 1990, p. 55).

Una vez que el diseño estuvo totalmente concebido, a principios de 1975 se inició el proyecto más promisorio del que ha sido partícipe Caracas hasta estos momentos. El 12 de marzo de ese año, el entonces presidente de la República, Carlos Andrés Pérez, anunció ante el Congreso Nacional la construcción de la línea del Metro que iría desde Propatria hasta Petare, comenzando por el extremo oeste.

Para que pudiese llevarse a cabo este impresionante proyecto, la ciudad capital debía ceder un poco de espacio, y los caraqueños, no sólo debían reacomodar sus vidas a los cambios físicos que empezaban a producirse en su ciudad, sino que además debían reamoldar su conducta urbana tanto como les fuera posible.

Viviendas, comercios, edificios, servicios públicos y privados, inclusive manzanas enteras que formaban parte de la vida, el esfuerzo y la historia del caraqueño, debían desaparecer para dar paso al Metro de Caracas.

Esto podría ocasionar un impacto social que debía manejarse con mucho cuidado, por lo que se procedió a hacer un catastro[2] de los inmuebles afectados, así como un censo socioeconómico de sus habitantes. Se hizo un avalúo de cada propiedad y se estimaron los daños y perjuicios que sufrirían los comercios afectados.

Luego de los Decretos de Expropiación de los inmuebles que se veían afectados por la construcción del Metro de Caracas, la Corporación de Vivienda del Metro (COVIMETRO) hacía entrega de nuevas viviendas –en lo posible dentro de la misma zona– a las familias desalojadas, y además corría con todos los gastos de mudanza y reinstalación.

Con la reforma administrativa que extinguió al Ministerio de Obras Públicas, en abril de 1977, la Oficina de Proyectos y Obras del Metro pasa a depender del Ministerio del Transporte y Comunicaciones (MTC) y cuatro meses más tarde, el 8 de agosto, funda la Compañía Anónima Metro de Caracas (CAMETRO).

El 28 de agosto de ese año se inicia la perforación de túneles, desde la trinchera situada en Gato Negro, en ruta hacia el oeste por debajo de las avenidas: Sucre, España y El Atlántico. El trabajo subterráneo había comenzado.

Empresas italianas, españolas, argentinas, brasileñas, inglesas, norteamericanas y sobre todo francesas, intercambiaron su experiencia con la de Venezuela. Sin embargo, en cada intervención y asesoramiento de una empresa extranjera había personal venezolano, que aprendió de la experiencia tecnológica que sobre transporte colectivo habían logrado los países industrializados. El convenio era que los venezolanos participaran en todo y entendieran todo para poder hacerlo ellos mismos.

> *Eran pocos, en realidad muy pocos los que estaban en Londres y París enterándose de todos los detalles que significa manejar un sistema de transporte tan grande y tan complejo, tomando*

[2] Un catastro es un conjunto de operaciones técnicas para determinar la extensión, calidad y valor de un inmueble.

> *como ejemplo "en vivo" dos de los Metros más antiguos del mundo. Tuvieron que vivirlo todo: desde barrer un andén, servir de colector, operar un tren, hasta el desempeño de cargos gerenciales y operativos. Uno, a veces dos años en aquellas ciudades viviendo y trabajando como cualquier otro funcionario de metro francés o inglés.* (Cabrera, 1990, p. 67).

La idea era que la gente se formara técnica y gerencialmente a medida que avanzaba la obra, para lograr a largo plazo la independencia tecnológica que la C.A. Metro de Caracas se había propuesto conquistar. Esto permitió que fueran los venezolanos quienes inauguraran el Sistema Metro. "Durante la construcción del Metro de Caracas, Venezuela participó de la mayor experiencia de transferencia tecnológica a nivel mundial en cualquier otra obra civil realizada en el país." (Cabrera, 1990, p. 59).

Y entonces se encendieron los tractores y las grúas que habrían de destruir edificaciones enteras, "…era una guerra pero al revés, cada estructura era debilitada con precisión hasta convertirla en escombros" (Cabrera, 1990, p. 56), pero picos y palas se encargarían de despejar el espacio.

> *Y todo sería cubierto de nuevo, seguiría descansando en el fondo y se elevarían los diseños formidables, las vigas y los techos impresionantes, pasarían trenes silenciosos, apenas un murmullo tecnológico, las obras de arte, las escaleras por las que se sube sin subir, el clima artificial, el concreto, el metal, el plástico, la seguridad, la tregua con el humo y el ruido, la otra ciudad.* (Cabrera, 1990, p. 57).

1.3 Caracas es otra

> *Consideró todo aquello como un regalo personal: Desde el andén vio pasar los trenes, con infantil alegría; observó la desconcertada y feliz multitud, y finalmente, también él hizo un viaje sin sentido, desde el centro de la ciudad hacia el oeste. Siglos sin tener un día tan agradable como este, por recibir el gran juguete que la ciudad estrenaba hoy: los trenes subterráneos, la posibilidad de un transporte preciso.*
>
> José Balza [Fragmento de "Los almendrones de enero"]
> (C.A. Metro de Caracas, 1990, p. 203).

El 2 de enero de 1983 Caracas amaneció siendo otra, ya que, como señala el ex-presidente de la C.A. Metro de Caracas Daniel Davis en el libro *El Metro en 4 Líneas* (2004), ese día fue inaugurado "…el experimento urbano más sensacional y conmovedor de nuestra historia citadina." (p. 5). Entró en funcionamiento la primera etapa, el tramo *Propatria - La Hoyada* de la Línea 1, el cual daría inicio a la mayor experiencia tecnológica que ofrecía el nuevo transporte subterráneo.

"También se inauguraba una nueva ciudad, la aventura continuaría más allá, hasta Chacaíto y Palo Verde, y todavía más allá, hasta Las Adjuntas y la Rinconada." (Cabrera, 1990, p. 59).

1.3.1 El Metro: Líneas 1, 2 y 3

En un principio, el recién creado mundo subterráneo tan sólo contaba con ocho estaciones, y su horario inicial estaba comprendido entre 10:00 a.m. y 4:00 p.m. de lunes a viernes. En marzo de 1983, se inaugura el tramo *La Hoyada - Chacaíto*, el cual incluía seis estaciones más. En mayo se establece un nuevo horario de 6:00 a.m. a 9:00 p.m., de lunes a sábado y en noviembre se extiende hasta el día domingo.

En 1984, se inicia la construcción del primer tramo de la Línea 2 que iría desde *Caricuao hasta El Silencio*.

En enero de 1985, comienza la construcción del segundo tramo de la Línea 1 *Chacaíto - Los Dos Caminos* y la expropiación y demolición de inmuebles del tramo *La Paz - El Silencio* de la Línea 2. El 28 de octubre de ese año se llevó a cabo la extensión definitiva del horario comercial, de 5:30 a.m. a 11:00 p.m., todos los días de la semana.

El Metro funcionaba en horarios provisionales para ir adaptando al público a esa nueva modalidad de transporte colectivo.

En octubre de 1987, comenzó a funcionar la primera etapa de la Línea 2, *Las Adjuntas - Zoológico - La Paz*, que contaba con 16,3 kilómetros de vía férrea y nueve estaciones.

El tramo *La Paz - El Silencio* de la Línea 2 comienza a funcionar en noviembre de 1988. El 19 de noviembre de 1989, el Presidente de la República de Venezuela, Carlos Andrés Pérez, inaugura el tramo final de la Línea 1 comprendido entre las estaciones *Los Dos Caminos* y *Palo Verde*, completando así los 20,36 kilómetros de la Línea 1.

A comienzos de la década de los 90 Caracas estaba integrada por un Área Metropolitana de 200 kms^2 y una población de más de 6 millones de habitantes. Dicha población interactuaba diariamente con centros urbanos adyacentes tales como el Litoral Central, Guarenas, Valles del Tuy y los Teques que incidían –e inciden aún– sobre la dinámica sociolaboral del Área Metropolitana. (Cabrera, 1990).

La Línea 3 del Metro de Caracas que va desde *Plaza Venezuela* hasta *El Valle*, teniendo como estaciones intermedias *Ciudad Universitaria*, *Los Símbolos* y *La Bandera*, entró en funcionamiento en diciembre de 1994.

Estas tres líneas –*Palo Verde - Propatria*, *El Silencio - Zoológico - Las Adjuntas* y *Plaza Venezuela - El Valle*– que hasta hace unos meses eran las únicas que integraban el Sistema, abarcan 42,5 kilómetros de extensión distribuidos por toda el Área Metropolitana; y cuenta con 39 estaciones por las cuales se movilizan a diario millón y medio de pasajeros aproximadamente. (C.A. Metro de Caracas, http://www.metrodecaracas.com.ve /institucion/rese.htm. Consultado el día 17 de enero de 2006).

1.3.2 El Metrobús

En 1985, mientras se ejecutaban los trabajos subterráneos de la Línea 2, se empieza a hablar de un sistema de transporte superficial, para que miles de usuarios provenientes de las parroquias Caricuao y Las Adjuntas, pudiesen proseguir su viaje para conectarse con la Línea 1. Es entonces cuando comienza a planificarse la creación de un sistema denominado Metrobús, el cual complementaría el sistema subterráneo.

El 4 de octubre de 1987 entró en funcionamiento el Metrobús, contribuyendo así a subsanar los inconvenientes de aquellos caraqueños que debían circular entre la zona de La Paz (Línea 2) y Capitolio (Línea 1), prestando un servicio de calidad que brindaría seguridad, confort y eficiencia, mientras concluía la construcción del segundo tramo de la Línea 2 *La Paz - El Silencio.*

Una vez que fue concluida la Línea 2, el Metrobús comenzó a abrir nuevas rutas en diferentes sectores del Área Metropolitana de Caracas. Hoy día, el Sistema Metrobús cuenta con 24 rutas de transporte –20 urbanas y 4 suburbanas–, en una red de 440 kilómetros que traslada aproximadamente a 130 mil personas a diario, que viven en las zonas que no cubre el subterráneo, para garantizar que lleguen a su destino lo más cerca posible. Actualmente, y de forma paulatina, la C.A. Metro de Caracas, está incorporando nuevas unidades de Metrobús, contribuyendo así a las mejoras del Sistema.

1.3.3 La línea paralela: Línea 4

Desde que se iniciaron los estudios para la construcción de la red básica del Metro, se previó la existencia de una línea paralela a la Línea 1, dejándose en la estación *Capuchinos* las previsiones constructivas que la harían posible. Esta obra fue proyectada en 1999, durante el gobierno de Rafael Caldera, con un tiempo de construcción estimado de cuatro años, aunque demoró siete. (C.A. Metro de Caracas, 2004).

La estación *Capuchinos* fue diseñada para funcionar como una estación inicial de línea, por eso la Línea 4 se inicia en esa estación. Hará un recorrido de 13,2 kilómetros

hasta conectarse con la estación *Parque del Este*, prestando servicio a los sectores del sur y del centro, además de Bello Monte, Las Mercedes y Chuao.

El 18 de julio de 2006, se inauguró el primer tramo *Capuchinos - Zona Rental* perteneciente a la Línea 4, el cual abarca 5,5 kilómetros de recorrido y cuenta con 4 estaciones: *Teatros* (TEA), cerca de los teatros Nacional y Municipal; *Nuevo Circo* (NUE), situado entre el edificio del cuartel de bomberos y las inmediaciones de la esquina de San Mateo; *Parque Central* (PQC), frente al complejo del mismo nombre; y *Zona Rental* (ZRL).

Su puesta en funcionamiento ha representado un alivio para el fuerte congestionamiento en la estación *Capitolio* de la Línea 1 y está prevista para que funcione como vía alterna de esa línea en caso de contingencia. Se concibió como la posible solución al agudo problema de transporte colectivo en el centro de la ciudad.

La Línea 4 les permite a los pasajeros hacer un viaje más rápido y sencillo del suroeste al este de la ciudad sin necesidad de hacer la transferencia en *El Silencio*.

Para enlazar la estación *Zona Rental* de la Línea 4 con la estación *Plaza Venezuela* de la Línea 1 se colocó una cinta transportadora que permite que los usuarios hagan la transferencia de una a otra estación, además de unas escaleras fijas para quienes prefieran caminar. El recorrido de transferencia es de aproximadamente 100 metros.

La construcción de este tramo es necesario para el desarrollo de las extensiones del Metro hacia Los Teques vía Las Adjuntas; hacia Coche para enlazarse con el ferrocarril que vendrá desde el Tuy, y con la línea que arribará del sureste de la ciudad: El Hatillo - La Trinidad - Plaza Las Américas.

> *El Metro de Caracas siempre mira hacia el futuro y, como sistema en constante crecimiento, invariablemente estará adaptándose a las necesidades del usuario caraqueño. Por lo pronto, se abre paso hacia el mañana con las tropas que descubren las profundidades del suelo caraqueño para seguir construyendo la gran solución para la ciudad en materia de transporte masivo*. (C.A. Metro de Caracas, 2004, p. 99).

1.3.4 Futuros proyectos: prolongación de la Línea 3

A finales de este año 2006 está previsto inaugurarse la primera fase del tramo *El Valle - La Rinconada* de la Línea 3. Las obras urbanas de este tramo comenzaron en el año 2003 con la idea de que la estación *La Rinconada* se conectara con el ferrocarril Ezequiel Zamora que va de Caracas hasta el Tuy Medio, el cual también estará concluido para finales de este año.

Este tramo del Metro tiene una extensión de 5,9 kilómetros desde la estación *El Valle* hasta la antigua hacienda La Rinconada, sector donde estará ubicada la estación terminal del mismo nombre.

Las tres estaciones que posee este segundo tramo –*Los Jardines, Coche y Mercado*– serán subterráneas.

Este proyecto también incluye un tramo que será un túnel de servicio de 3 kilómetros de largo, que unirá la estación *La Rinconada* con la estación *Zoológico* de la Línea 2 para el mantenimiento de los trenes en la estación *Las Adjuntas*, y servirá también para conectar a los pasajeros procedentes de los Altos Mirandinos.

> *El presente siglo, y en la medida que el metro extiende sus líneas por los diferentes puntos cardinales de la ciudad, no sólo remueve escombros y levanta bulevares, sino que revive épocas y por la rara coincidencia de la historia se encuentra con la ruta de los diferentes ferrocarriles.* Guillermo Schael, fundador del Museo de Transporte. (Citado por C.A. Metro de Caracas, 2004, p. 109).

1.4 El Metro como medio de transporte

> *El Metro de Caracas como empresa de servicio posee una característica que se refiere a algo que muchas veces pasa inadvertido para las personas, como lo es la continuidad.*
>
> Francisco Aguerrevere,
> ex-presidente de la Electricidad de Caracas
> (Citado por C.A. Metro de Caracas, 2004, p. 79).

La C.A. Metro de Caracas es la empresa encargada del sistema de transporte colectivo más importante del Área Metropolitana de Caracas, la cual está conformada por el Sistema Metro y el Sistema Metrobús.

El objetivo principal de la C.A. Metro de Caracas es la construcción e instalación de las obras y equipos, tanto de infraestructura como de superestructura del Metro de Caracas, el mantenimiento de sus equipos, instalaciones y la operación, administración y explotación de dicho sistema de transporte, así como la construcción, dotación, operación y explotación de otras instalaciones y sistemas complementarios y auxiliares del subterráneo, tales como estacionamientos, sistemas superficiales, elevados, subterráneos del transporte urbano y suburbano. (C.A. Metro de Caracas, http://www.metrodecaracas.com.ve/institucion/institucion.htm. Consultado el 17 de enero de 2006).

1.4.1 Misión, Visión y Valores

- Misión

Su misión es contribuir al desarrollo del transporte colectivo en el Área Metropolitana de Caracas, mediante la planificación, construcción y exploración comercial de un sistema integrado de transporte conformado por una red ferroviaria metropolitana (Metro) y una red alimentadora de transporte superficial (Metrobús), que preste el servicio público de transporte en forma segura, efectiva, eficiente y confiable, manteniendo su autosuficiencia financiera. La C.A Metro de Caracas, está adscrita al Ministerio de Infraestructura.

- *Visión*

La C.A. Metro de Caracas es la empresa líder de transporte público del país. Este objetivo lo logra mediante la ampliación de su red y la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros en el Área Metropolitana de Caracas con excelente calidad, en condiciones de eficiencia y productividad; contribuyendo así al bienestar de su población y al desarrollo urbano.

- *Valores*

Los valores que la Empresa ha tratado de inculcarles tanto a sus trabajadores como a sus usuarios, han influido en la perdurabilidad del servicio por más de 20 años, ya que dicha concienciación ha permitido que se mantengan en relativo buen estado los espacios que conforman el Sistema Metro de Caracas.

Los valores manejados permanentemente por la empresa y que forman parte de su filosofía corporativa son:

- El usuario es de la mayor importancia para la Empresa y debe recibir un excelente servicio.
- El usuario puede aprender nuevas conductas y debe ser persuadido en vez de reprimido.
- La Empresa tiene la oportunidad de mejorar la calidad de vida en la ciudad y debe aprovecharla.
- La Empresa debe buscar la excelencia en todas sus actividades y a todos los niveles de la organización.

1.4.2 El Sistema Metro

Se hace referencia al Metro como un Sistema, ya que está integrado por distintas partes que se interrelacionan entre sí, como la red de líneas, las estaciones, los trenes y vagones –o en términos más técnicos, *material rodante*–, un centro de control, el personal de mantenimiento, etc.

El Sistema Metro de la Ciudad de Caracas está representado por un gran *«M»* roja, además de sus cuatro colores característicos: rojo, amarillo, verde y azul.

- Recursos humanos

La C.A. Metro de Caracas está integrada por personal calificado –profesional, técnico, especialista, personal operativo y obrero– que trabaja las 24 horas del día para mantener el servicio en funcionamiento. El recurso humano de la C.A. Metro de Caracas –según sus diferentes niveles– está formado académicamente en las áreas de: trato al usuario, primeros auxilios y defensa personal. (C.A. Metro de Caracas, http://www.metrodecaracas.com.ve/rrhh/rrhh.htm, Consultado el 17 de enero de 2006).

Para distinguir al personal de la compañía, los trabajadores cuentan con uniformes diferenciados según el sector operativo al cual pertenecen:

- Operador en Servicio de Estaciones (OSE): Atención de los usuarios del Sistema Metro.
- Operador de Equipos (OSQ): Resolución de fallas en trenes.
- Operador de Protección (OSP): Velar por la seguridad de los usuarios y del resto del Personal Operativo del Sistema Metro.
- Grupo Móvil de Apoyo: Encargado de velar por la seguridad de los usuarios, personal operativo e instalaciones del Sistema Metro.
- Supervisor en Servicio de Estaciones (SBE): Supervisión del correcto funcionamiento de las estaciones del Sistema Metro.
- Supervisor de Tráfico: Supervisión de la regulación y movimiento de los trenes.
- Supervisor de Control: Supervisión de la regulación y movimiento de los trenes, en las Torres de Control y Centro Control de Operaciones.
- Inspector de Estaciones (IBE): Velar por el normal funcionamiento de las estaciones del Sistema Metro.
- Personal de mantenimiento.

- Las Estaciones

Ninguna estación es igual a otra. “Arquitectónicamente, cada estación se integró al sitio de la ciudad que ocupa de manera que jamás desentonara formal y funcionalmente con cada uno de los edificios que la acompañan.” (Cabrera, 1990, p. 66).

La mayoría de las estaciones tienen 200 metros de longitud y 18 metros de ancho. Los andenes –uno o dos, dependiendo de la estación– cuentan con 150 metros para que haya suficiente espacio para los pasajeros y para el tren con sus siete vagones.

Las estaciones están ubicadas a por lo menos 800 metros la una de la otra para que los trenes puedan alcanzar la velocidad requerida. Además, cuentan con sistemas de ventilación y enfriamiento para que la temperatura se mantenga estable, debido al aire caliente que producen los trenes cuando recorren los túneles.

Casi todas las estaciones –a excepción de la Línea 4– están dotadas de pisos antiresbalantes, poseen una mezzanina, dotadas de escaleras normales o mecánicas[3]; su distribución permite cambiar de dirección sin salir de la estación. Las entradas (o salidas) se encuentran en espacios abiertos y estrictamente peatonales.

Las estaciones de la Línea 4 están dotadas de ascensores para facilitar el desplazamiento de las personas discapacitadas, que tienen incorporado el sistema Braille para uso de los invidentes. Además, los vagones usados son de tecnología de última generación y los aires acondicionados usan refrigerantes especiales que no deterioran la capa de ozono. Las estaciones de la Línea 4 poseen paredes removibles de alineación de aluminio, cada una con diferentes colores que identifican la zona donde está ubicada la estación. Cada estación cuenta con una caseta de operaciones comerciales –para la venta e información–, máquinas dispensadoras de boletos, pero cada día hay más estaciones que poseen stand, cabinas telefónicas, librerías, zapaterías, ópticas y comercios en general. (C.A. Metro de Caracas, 2004).

"Una estación no sólo es una conexión de transporte sino una estructura compuesta por una serie de espacios interrelacionados, en los que la arquitectura, el equipamiento interior, el señalamiento y los pasajeros conformen un conjunto armónico." (C.A. Metro de Caracas, 1983, p. 36).

[3] Las escaleras mecánicas funcionan en uno u otro sentido y poseen con una capacidad de subir o bajar 135 personas por minuto. (Cabrera, 1990).

- Los trenes y vagones: material rodante

Los trenes y vagones fueron diseñados y construidos por una compañía francesa para el Metro de Caracas. Cada vagón dispone de cuatro puertas de cada lado que se abren y cierran, de acuerdo a la posición del andén. Un sonido particular le indica al usuario que las puertas van a cerrarse, sin embargo, posee un dispositivo que detiene automáticamente el cierre de las puertas si hay un obstáculo de por medio. En el caso de quedar alguna puerta abierta, existe un sistema de seguridad que impide que el tren reanude su marcha.

Los vagones de los trenes disponen de un mecanismo de frenos por fricción, el cual los detiene por completo. Si este sistema falla, actúan los frenos de aire de emergencia, lo cual garantiza que el tren sí se detendrá cada vez que se requiera. Sin embargo, en el interior de los vagones existe una palanca manual que le permite al usuario aplicar los frenos del tren en caso de una verdadera emergencia, así como también se dispone de un mecanismo que abre las puertas desde adentro. (Cabrera, 1990).

En un principio, cada vagón[4] estaba diseñado para transportar 60 pasajeros sentados y 120 de pie, con la posibilidad de aumentar su capacidad a 240 sacrificando considerablemente los niveles de comodidad. (Cabrera, 1990). En la actualidad la cantidad de pasajeros que viajan diariamente se encuentran en su máximo nivel, es decir, si en cada vagón pueden ir 300 personas y cada tren consta de siete vagones, en cada viaje que realiza el tren son movilizados más de 2000 pasajeros de una estación a otra.

Existen dos tipos de vagones en cada tren: aquellos destinados únicamente a los pasajeros, y un segundo tipo, situado en cada extremo, donde va un operador al mando de una consola que vigila el correcto funcionamiento del tren.

Sin embargo, la presencia del operador en el extremo del tren, "…constituye una extensión humana de todo un sofisticado mecanismo de control, cuyo cerebro principal está ubicado en un edificio adyacente a la estación de *La Hoyada* llamado Centro de Control de Operaciones (CCO)." (Cabrera, 1990, p. 62).

[4] Cada vagón mide 21,36 metros de largo y 3,05 de ancho. (Cabrera, 1990).

- El CCO: el cerebro principal

El tren, en condiciones normales, es manejado por una computadora desde el Centro de Control de Operaciones (CCO) que actualmente se encuentra en la Hoyada, pero que a mediano plazo será trasladada a un edificio adyacente a la estación *Zona Rental*. No obstante, el operador del tren, eventualmente puede tomar el control mediante una operación manual para la cual ha sido entrenado. En este Centro de Control se vigila cada movimiento de cada tren, las vías férreas, las estaciones y los usuarios.

- Las labores de mantenimiento

El Metro tiene dos grandes áreas de patios y talleres. En la Línea 1 se ubica cerca de la estación *Propatria* (en los terrenos del antiguo Cuartel Urdaneta) y en la Línea 2 está en la estación *Las Adjuntas*. El patio es una zona plana y extensa donde cada noche se estacionan todos los vagones, para que las líneas del sistema queden libres y donde se efectúan los trabajos de mantenimiento y corrección de desajustes. (C.A. Metro de Caracas, 2004).

En los patios se encuentran unas máquinas de lavados para los trenes y un edificio llamado de *Reparaciones Mayores, Servicios e Inspecciones*, encargado del mantenimiento del material rodante.

Sin embargo, por las noches, vehículos de servicios –entre ellos una especie de Minitren llamado Unimog– recorren las líneas para llevar cuadrillas de limpieza y mantenimiento que inspeccionan todo el sistema con el fin de garantizar la seguridad tanto del usuario como del personal. (C.A. Metro de Caracas, 2004).

- Tarifas

A pesar de las extensas labores de mantenimiento del Sistema Metro, las tarifas han permanecido a un precio módico en comparación con los precios manejados por el resto de los medios de transporte. Esto ha contribuido considerablemente a su popularidad.

Actualmente el pasaje en autobús o el llamado *«carrito por puesto»* cuesta 800 bolívares la ruta promedio, mientras que un boleto para cualquiera de la estaciones del sistema cuesta 500 bolívares. En el caso de querer utilizar los sistemas Metro y Metrobús, el costo de un boleto simple integrado es 700 bolívares (ver anexo 4). Asimismo, los estudiantes cuentan con un pasaje preferencial, cuyo costo es de 900 bolívares un boleto que le permite al estudiante hacer 10 viajes a cualquier destino, y de 1200 bolívares el boleto preferencial integrado.

Además, desde el 18 de julio de 2006, las personas de edad igual o mayor a 60 años, pueden viajar gratuitamente en el Metro de Caracas, como consecuencia de una resolución del Ejecutivo Nacional anunciada por el presidente Hugo Chávez, con motivo de la inauguración del tramo *Capuchinos - Zona Rental* de la Línea 4, respondiendo a una solicitud emitida por la C.A. Metro de Caracas.

De esta forma las personas de la tercera edad pueden obtener un boleto preferencial mostrando en la caseta de operaciones comerciales de las estaciones del Metro, su cédula de identidad laminada, con la limitante de tener un lapso aproximado de siete minutos para introducirlo por los torniquetes de la estación. (C.A. Metro de Caracas, http://www.metrodecaracas.com.ve/home/noticias/adulto.htm, consultado el 13 de agosto de 2006).

1.5 El Metro como cultura

> *Existe una cultura Metro, una conducta del usuario del Metro, una propensión a respetar normas que no se han manifestado sino en el Metro.*
>
> Daniel Davis,
> ex-presidente de la C.A. Metro de Caracas
> (C.A. Metro de Caracas, 2004, p. 6).

Según Chinoy (1980) cultura, en su acepción sociológica, se refiere a "…la totalidad de lo que aprenden los individuos como miembros de una sociedad; es un modo de vida, de pensamiento, acción y sentimiento." (p. 28). Para Ember & Ember (1997) la cultura en antropología se refiere a "…un gran número de aspectos de la vida (…) la cultura incluye los comportamientos adquiridos, así como las creencias, actitudes, valores e ideales que caracterizan a una sociedad o población determinada." (p. 21).

Sin embargo, Castells (1986) señala en un sentido menos generalizado, que existe una *cultura urbana,* que en el sentido antropológico se refiere a "…un cierto sistema de valores, normas y relaciones sociales que poseen una especificidad histórica y una lógica propia de organización y de transformación (…) y la *cultura urbana* llega a proponerse como forma de vida." (p. 95).

Caracas cuenta con un espacio destinado a la circulación constante e ininterrumpida de personas el cual, no sólo ha servido para transportarlas de un lado a otro de la ciudad, sino que además en este espacio los ciudadanos "…han experimentado formas de convivencia y cortesía inéditas en otros ámbitos". (C.A. Metro de Caracas, 2004, p. 6).

El Metro de Caracas ha tenido logros importantes como medio de transporte y como empresa que presta un servicio público desde hace 23 años, sin embargo, su conquista más significativa tiene que ver con la formación de los caraqueños que transitan diariamente por el subterráneo y que han adoptado un comportamiento propio de ese entorno creando así la *cultura Metro.*

Desde el primer día de funcionamiento del Metro de Caracas, se ha podido observar que los pasajeros se comportan con un alto sentido de la responsabilidad: con el espacio por el cual circulan, con los trabajadores que allí laboran y con el resto de los usuarios que conviven con él, "…la *cultura Metro* ha contribuido con el anhelo colectivo consistente en hacer de Caracas una ciudad más humana y amable." (C.A. Metro de Caracas, 2004, p. 47).

Se podría afirmar, que el cambio proviene de un hecho mucho más obvio, "…que con tan sólo hacer que la gente de esta ciudad pueda transportarse cómoda y rápidamente, se ha logrado un cambio total de actitud frente al cuidado y mantenimiento de las obras de servicio público." (Cabrera, 1990, p. 48).

1.5.1 Un usuario consciente

La tarea no parecía fácil, ya que la población de finales de la década de los 70, no tenía la cultura ni la información suficiente para comprender muy bien de que trataba todo aquello del Sistema Metro, lo que acarrearía su construcción y todos los cambios a los que habrían de acostumbrarse. "Una ciudad que no estaba preparada para soportar que se le reventaran sus entrañas sin entender para qué. Esa era la Caracas de 1979…" (Armand, 1990, p. 161).

Sin embargo, ese era el reto, convertir a los ciudadanos en unos usuarios conscientes, para que pudiesen apreciar lo que significaba el Sistema Metro: *La gran solución para Caracas*, slogan creado para acompañar el desarrollo de esa obra.

Ese slogan pretendía contribuir a incrementar positivamente la capacidad de espera y comprensión de los caraqueños que tendrían que cambiar sus hábitos debido a los trabajos de construcción, ya que se cerrarían muchas calles y comercios. Debía ser "…una frase que invocara el sacrificio y la paciencia ante la expectativa de una gran y definitiva solución." (Armand, 1990, p. 162).

Desde la concepción del Metro, se tuvo muy presente a quién iba dirigido este servicio, y por consiguiente cada decisión que se tomó se hizo pensando en ello, como

menciona Armand (1990) "…se estaba construyendo un Metro a la medida de los caraqueños y para los caraqueños." (p. 164).

> *Viajar en el Metro es como emprender un viaje astral del alma que se sale del cuerpo a pasear. Es también una travesía interior, hacia adentro de uno mismo, por lo cual podemos deducir que, de algún modo, el Metro es uno mismo.* Perán Erminy, crítico de arte. (Citado por C.A. Metro de Caracas, 2004, p. 45).

Además, había que educar a los futuros usuarios para mostrarles qué era, cómo se usaba y qué beneficios traería el Metro de Caracas. Había que informarles sobre las rutas, las tarifas, qué se requería para viajar y qué hacer una vez estando adentro, en fin, había que iniciarlos en algo totalmente desconocido. También hubo que tomar muy en cuenta que había que instruir acerca de las normas obligatorias que regirían este sistema, a usuarios presumiblemente habituados a infringir las normas que regían la superficie, "…todo este mundo insólito que contrastaba drásticamente con su cotidiana realidad." (Armand, 1990, p. 164).

"Desde el primer día de funcionamiento se ha podido observar, y todavía es una señal que nos satisface, que los pasajeros se comportan con un alto sentido de la responsabilidad." (C.A. Metro de Caracas, 2004, p. 47).

Para formar esta clase de ciudadanos se inició una campaña de concienciación que partió de la idea de que cualquier persona –independientemente de su ocupación o extracción social– puede aprender conductas que ayuden a preservar la armonía colectiva, pero la única forma de lograrlo es persuadiendo al individuo en lugar de reprimirlo.

Por ejemplo, en vez de decir ¡No traigas animales al Metro! usaban frases como "Deje a sus mascotas en casa", no declaraban que estaba ¡Prohibido rayar las paredes! sino que "El Metro ya tiene su propia decoración. No lo raye", y en vez de decir ¡Deje salir primero!, les inculcaron que "Dejar salir es entrar más rápido." (Armand, 1990).

Estas frases, que en lugar de prohibir malas acciones promovían las buenas, iban dirigidas a cualquier persona sin distinción social, cultural o económica. Formaban parte

de la campaña *Normativa* que desarrolló la C.A. Metro de Caracas. El éxito de esa campaña se observó en el comportamiento cabal de los pasajeros dentro del sistema.

Para sorpresa de muchos, los caraqueños empezaron a comportarse como nunca antes, respetando las normas, atendiendo las indicaciones que se notificaban, y sirvieron de comparación con usuarios de otros metros, calificándolos como "…superiores en muchos casos a los países con culturas colectivas más desarrolladas." (Armand, 1990, p. 166).

> *La razón de ser de nuestro servicio es el usuario, quien nos impone el reto de ser cada día mejores. Un contingente humano se ocupa además de la operación del Sistema, de la información y atención del pasajero, esperando su mayor participación, tal como la hemos recibido a lo largo de estos 22 años de operación comercial, en los cuales el cumplimiento de las Normas del Usuario ha permitido la creación de la cultura Metro y que éste siga siendo la Gran Solución para Caracas.* (C.A. Metro de Caracas, http://www.metrodecaracas.com.ve/usuarios/ nuestrosu.htm, Consultado el 17 de enero de 2006).

Además, pese a lo económico del sistema, existe una gran diferencia en el comportamiento de los ciudadanos dentro del Metro de Caracas con respecto a los otros medios de transporte.

1.5.2 Un trabajador invisible

A finales de 1977 cuando comienza a organizarse la operación y mantenimiento del Metro de Caracas, la compañía tenía claro que se debía ofrecer un servicio de calidad y diferente al que los usuarios estaban acostumbrados; y como señala Carlos Santiago González:

> *Las dos consignas fundamentales que les había dado el primer gerente de Operación y Mantenimiento fueron excelencia en el servicio y disciplina en el personal. Pero, ¿cómo lograr esto en un país que se había caracterizado por lo contrario?* (Citado por C.A. Metro de Caracas, 2004, p. 111).

Desde un principio sabían que debían formar al personal del Metro para que funcionara de manera ejemplar. Se organizaron dos niveles de adiestramiento: uno en el campo gerencial, profesional y técnico, o sea funcionarios, técnicos y administradores; y otro en el área de personal especializado, es decir, aquellos que están en contacto directo con los usuarios, como los jefes de estación, supervisores, y los que manejan y mantienen el equipo, como conductores y mecánicos. También, está el trabajo que se ejecuta fuera de la vista del público, en los patios de talleres que, en efecto, rara vez es observado por el usuario común.

En definitiva, para que el sistema del Metro de Caracas funcione con la eficiencia que los usuarios exigen que se les brinde, es necesario que haya personas trabajando para lograrlo, personas que por lo general no están a la vista del público.

"Es el trabajador invisible: ese venezolano en cuyos hombros recae la responsabilidad fundamental de la calidad y eficiencia del servicio, pero cuya jornada diaria transcurre más o menos a la sombra." (C.A. Metro de Caracas, 2004, p. 67).

1.5.3 Un espacio selecto

La mayoría de la gente usa el Metro para movilizarse rápidamente, no se detiene a detallar el entorno; su preocupación es llegar a un destino en el menor tiempo posible.

> *Por eso los subterráneos, no sólo el de Caracas, tienen poco que ofrecer a quienes sólo les interesa la llegada del vagón y su salida de la estación. (…) A quienes sólo miran el piso y el túnel por donde llegará su transporte, hay que decirles que existen detalles y detalles que son arte*. (C.A. Metro de Caracas, 2004, p. 123).

Como señala María Luz Cárdenas en *Sueño en el Metro* (2002), "…la rutina es capaz de cegarnos y, por ello, es precisa la mano del artista para que nos introduzca en perspectivas más cercanas a lo que puede ser la condición enajenada del ciudadano/metro." (p. 5).

Por esa razón, la C.A. Metro de Caracas colocó en algunas de sus estaciones y en ocasiones en áreas adyacentes, diferentes obras de reconocidos artistas nacionales como Carlos Cruz Diez, Jesús Soto, Alejandro Otero, Gego, Francisco Narváez, Héctor Poleo, Luis Chacón, Beatriz Blanco, entre otros. Esta idea tuvo aceptación en los pasajeros, no sólo por la espectacularidad de las esculturas, o el embellecimiento de los espacios, sino por la significación social y su aporte a los valores culturales[5]. (C.A. Metro de Caracas, 2004).

Pero siempre habrá personas que se detengan a observar los pequeños detalles, a apreciar su entorno. La idea de colocar obras de arte dentro y fuera de las estaciones es con el propósito de "…promover una dimensión humana en las instalaciones del Metro, además de fomentar a los artistas plásticos del país." (C.A. Metro de Caracas, p. 123).

"Así, la idea de generar un "arte público" rebasa las consideraciones de la pieza como un mero adorno de la arquitectura, para convertirse en la presencia de diversos focos que existen para regocijo de los caraqueños." (C.A. Metro de Caracas, 2004, p. 123).

La inclusión de la cultura dentro de las instalaciones del Metro de Caracas ha sido un factor influyente en el comportamiento cívico que muestran los usuarios.

> *El Metro ha permitido al ciudadano común, que no tiene tiempo de ir a un museo o a una galería, acceder al arte que se disfruta a través de sus espacios. Ya por sí solo el Metro es el trabajo artístico más importante que Caracas ha emprendido en mucho tiempo. El Metro es una obra de arte para la ciudad.* Pedro León Zapata, artista plástico. (Citado por C.A. Metro de Caracas, 2004, p. 121).

Sin embargo, la ambientación artística de los espacios del Metro de Caracas ya no son suficientes para lograr que los usuarios se sientan a gusto y satisfechos con el servicio que se les brinda. Para ello, se contempló una serie de mejoras tecnológicas que se incluyeron en las más recientes obras. Las nuevas estaciones, tienen un valor agregado para los usuarios del subterráneo caraqueño.

[5] Cultura en su uso más generalizado se refiere a las cosas "superiores" de la vida –pintura, música, poesía, escultura, filosofía. (Chinoy, 1980, p. 28).

"Una nueva *cultura* nació cuando entró en funcionamiento el Sistema Metro, con un mobiliario urbano que de por sí le da un renovado valor estético a la ciudad." (C.A. Metro de Caracas, 2004, p. 19).

CAPÍTULO 2.-
DOCUMENTAR A TRAVÉS DE LA FOTOGRAFÍA

2.1 La fotografía documental

> *La fotografía que se realiza en el instante en que el objeto se concreta, coincidiendo con una realidad cercana, tiene carácter documental. La fuerza de la serie fotográfica reside en su sinceridad documental, en que no solamente informe sino que, sobre todo, conmueva.*
>
> Erika Billeter
> (2003, p. 62).

Según Webster, *documental* es "…el registro o representación en forma artística de una materia real y terminante tal como puede ser un acontecimiento o fenómeno de carácter social o cultural." (Citado por Feininger, 1977, p. 13). Se trata de una realidad representada artísticamente.

> *El fotógrafo es un artista, debe innovar y tener un estilo propio a fin de llevar a la imagen sus emociones, es por ello que se hace imprescindible establecer empatía entre él y la cámara para lograr que la imagen transmita lo que se desea o que provoque un mundo de sensaciones abiertas.* (Ramos, 2002, p. 7).

"Fotografía documental: una representación del mundo real por un fotógrafo que intenta comunicar algo importante –hacer un comentario– que será interpretado por el observador." (Editors of Time - Life Books, 1973, p. 12. Traducción libre de la autora).

Boulton (1990) expone que el enfoque primordial que persigue la fotografía documentalista es el ser humano inmerso en su cotidianidad, con sus costumbres y conflictos, expresados de forma espontánea, con una marcada importancia en la necesidad de captar el momento preciso en el que, el movimiento, el gesto y la mirada ingenua documenten el hecho. La fotografía ya no se trata de una imagen pre-visualizada, sino que corresponde al dinamismo del momento que da como resultado una *narración documental*.

> *Puede parecer paradójico hablar de narratividad a nivel de imagen fija y aislada. (…) La narratividad icónica, es una cadena (de imágenes, de planos), pero que incorpora también una estructura, donde inscribe sus códigos incluso antes de la operación de montaje.* Alain Bergala (Citado por Fontcuberta, 1994, p. 170).

Aunque el documentalista haya estudiado la situación que va a fotografiar, se deja llevar por la intuición en el momento de tomar las fotografías, de tal manera que pueda captar el escenario lo más natural posible.

> *Para mí, la fotografía documental consiste en tomar una fotografía de tal modo que el espectador no piense en la persona que la tomó. En su núcleo estético hay una tradición muy antigua: el naturalismo. Y su propósito es el de registrar todas las facetas de las relaciones sociales.* Aaron Siskind (Citado por Fontcuberta, 1994, p. 181).

Muchos fotógrafos sostienen que la fotografía documental tan sólo debería ser un registro objetivo de gente y situaciones, sin embargo, el registro depende de lo que el fotógrafo decide que debe fotografiarse. Él no condiciona la realidad, pero sí condiciona qué aspectos de ella serán fotografiados, la cual surge de su propia experiencia y de sus opiniones, que influirán en la elección de temas, puntos de vista y énfasis. “Estos factores, lejos de ser perjudiciales, son elementos clave en el desarrollo de un estilo personal, que es la piedra de toque de la gran fotografía periodística.” (Hedgecoe, 1991, p. 156).

Henri Cartier-Bresson sugiere la existencia de un *instante decisivo* en el cual todos lo elementos parecieran conjugarse para crear una imagen perfecta, y por tanto es misión del fotógrafo registrarla. “Se requería la intuición para poder anticipársele y habilidad para saber ver la escena de tal forma que, encuadrada por el visor, describa condensada y claramente su esencia.” (Costa & Fontcuberta, 1990, p. 48).

Es en aquellos géneros de la fotografía –como el reportaje documental– que se valen de la realidad (no condicionada), que surge ese “…momento único, fugaz, irrepetible, durante el cual ocurre un curioso fenómeno: la realidad se presenta al fotógrafo cargada de significaciones, como si exigiera ser fotografiada de inmediato.” (Garaycochea & Jiménez, 1993, p. 41).

Sin embargo, como Garaycochea & Jiménez (1993) señalan, aunque el fotógrafo espera toparse con aquel *instante decisivo* y atraparlo fresco, vivo y no dejarlo escapar,

> *fotógrafo es aquel dispuesto a aceptar la espera del azar afortunado y también otras situaciones más frecuentes: la inminencia fallida de algo que valdría la pena fotografiar; la búsqueda sistemática o errátil, no siempre coronada por la suerte; la alucinación que conduce al creer que efectivamente se capturó lo que valía la pena, cuando sucedió cualquier cosa menos el milagro.* (p. 42).

La fotografía documental "…se funde con la realidad y establece un diálogo con ella, en ocasiones a lo largo de muchos años. Gira en torno a un tema para encontrar finalmente el mensaje que le es propio." (Billeter, 2003, p. 55).

Cómo menciona Hedgecoe (1991), "…aunque mucho de lo que puede fotografiarse tal vez gane en interés y hasta en valor a medida que pase el tiempo, las imágenes documentales deberían tomarse siempre con la misma creatividad y reflexión que cualquier otra fotografía." (p. 166).

> *La actitud documental no equivale al rechazo de elementos plásticos, que deben seguir siendo criterios esenciales en toda obra. Solamente da a esos elementos su limitación y su dirección. Así, la composición se transforma en un énfasis, y la precisión de línea, el foco, el filtro, la atmósfera –todos esos componentes que se incluyen en la ensoñadora penumbra «calidad»–, son puestos al servicio de un fin: hablar, con tanta elocuencia como sea posible, de aquello que debe ser dicho en el lenguaje de las imágenes*. Walker Evans (Citado por Fontcuberta, 1994, p. 182).

Hedgecoe (1991) afirma que la fotografía documental es la responsable de la preeminencia que tienen géneros como el reportaje gráfico y el fotoperiodismo en la comunicación de los sucesos.

El danés Jacob A. Riis arribó a Norteamérica en 1870 y años después llegó a ser periodista del *New York Tribune*. Riis fue el primer fotógrafo en denunciar aspectos sociales mediante la imagen fotográfica, al mostrar las míseras condiciones de vida en las

que se hallaban los ghettos de inmigrantes en los barrios de Nueva York –situación por la que él atravesó cuando llegó a la ciudad. Este trabajo documental más tarde se expuso en un libro denominado *How the Other Half Lives* (1890).

Lewis W. Hine, sociólogo y documentalista, a principios del siglo XX –1905– usó la cámara fotográfica para la investigación sociológica. Entre 1908 y 1914 realizó un importante trabajo sobre el proletariado infantil, niños que víctima de la explotación eran obligados a trabajar hasta doce horas al día en plantaciones de algodón y en fábricas. Esta serie se difundió de tal forma que influyó en la promulgación de leyes reguladoras del trabajo infantil. "Por vez primera, la fotografía actúa como arma en la lucha por el mejoramiento de las condiciones de vida de las capas pobres de la sociedad." (Freund, 1993, p. 98).

Para Hine la documentación representaba el objetivo propiamente dicho, sin embargo, como señala Tausk (1978) las fotografías de Hine no sólo eran documentos, "…su estilo fotográfico era extremadamente puro, directo y desprovisto de manipulaciones." (Tausk, 1978, p. 28). Lewis W. Hine ha sido uno de los más notables exponentes de este género, ya que posee mucha sinceridad documental al fotografiar, unida a su gran capacidad de conmover a través de las imágenes. (Billeter, 2003).

En 1935, debido a la depresión económica que siguió al crack de 1929, el gobierno de Estados Unidos le encargó a un grupo de fotógrafos –coordinados a través de la *Farm Security Administration* (FSA)– la documentación de la vida de los campesinos norteamericanos, quienes arruinados por la situación, se vieron en la necesidad de iniciar movimientos migratorios sin precedentes. Dorothea Lange, reflejó las desgracias de los campesinos emigrados a California. Walter Evans, documentó a una familia de aparceros de Alabama, cuyas condiciones de vida eran extremadamente precarias. Con este proyecto, Evans hizo llegar la fotografía documental a su madurez estética.

En 1936, Henry Luce crea la revista *Life*, donde se destacaron importantes fotógrafos como Robert Capa, Andreas Feininger, W. Eugene Smith, Margaret Bourke-White, David Douglas Duncan, entre otros, cuyos reportajes gráficos, se dieron a conocer convirtiéndose en revista semanal de los estadounidenses. Según Freund (1993), el éxito

de *Life* se debió a que le dieron al público lo que esperaba, ya que no quería que simplemente le informaran de los hechos y vida de las grandes personalidades, sino también sobre aquellos temas que se relacionaran con su propia vida.

Además, esta revista empleaba un tipo de reportaje gráfico llamado *picture story «historia o relato fotográfico»* que no sólo cumplía la función de ilustrar una noticia con una imagen, sino que a través de una secuencia fotográfica se documentaba el hecho. La *picture story* se originó en 1886 cuando Paul Nadar documentó a través de 21 fotografías una conversación de su padre con el científico Michel-Eugène Chevreul, imágenes publicadas en *Le Journal Illustré.* "La *picture story* abre un espacio de acción en el que el fotógrafo puede asumir la información con un techo similar al del redactor. El reportero se planteará en esas condiciones responder también a las cinco *w* de la regla periodística: what?, who?, when?, where?, why?" (Fontcuberta, 1994, p. 176).

Henri Cartier-Bresson institucionaliza un nuevo estilo fotográfico: *el gran reportaje*, ya que este no estaba limitado por las exigencias de la editorial ni por la necesidad de presentar un acontecimiento actual –como en el caso de la fotografía periodística– sino que este fotógrafo lo realizaba por su cuenta, respondiendo a sus propios intereses como mencionan Costa & Fontcuberta (1990), con un espíritu *freelance*. Cartier-Bresson creó junto a Robert Capa y otros fotógrafos, la agencia cooperativa *Magnum Photos*, de manera que sus miembros comercializaban sus propios trabajos.

En Venezuela, en las décadas de los 60 y 70, la fotografía expresiva se insertó dentro de la tendencia documentalista, producto de la llegada al país de fotógrafos como Paolo Gasparini (1954), proveniente de Italia; Thea Segall (1958), de origen rumano; o Sebastián Garrido, originario de España.

Como Boulton (1990) expresa, existe otra forma dentro de la tendencia documentalista, denominado *documentalismo social* el cual pretende captar todo aquello que tiende a desaparecer. Este tipo de fotografía, además de mostrar información manifiesta, añade un aire nostálgico debido a la remembranza de aquellas imágenes que evocan aquello que ya no está. "Al pasar el tiempo esta suerte de fotografía expresiva,

enmarcada dentro del documentalismo social, se hace cada vez con más espontaneidad, tratando de encontrar situaciones que despierten curiosidad." (p. 65).

> *Los temas no faltan cuando se quiere levantar testimonios de las conductas humanas y la fotografía pareciera ser el medio más idóneo para recoger los pasos de sucesos y experiencias. Este espacio donde cabe lo emocional, lo bello, lo científico, pretende conjugar arte y vida y, de esa manera, abundantes insensibles trabajos se elaboran continuamente.* (Boulton, 1990, p. 70).

Las fotografías que hoy vemos sobre cómo era la vida en tiempos pasados, nos parecen fascinantes no por su técnica –ya que muchas eran tomadas por aficionados– sino porque nos documentan cómo eran las calles, las ciudades, cómo vivía la gente, y así observar los cambios que se han dado a lo largo de los años. Tal como menciona Hedgecoe (1991), "…es especialmente importante que los fotógrafos sigan documentando la vida moderna en su infinita variedad, ya que nuestro mundo está cambiando mucho más a prisa que nunca." (p. 166).

Por la pretensión que tiene esta tendencia de tratar de conservar la memoria, es que "…ésta se encuentra a sus anchas en el libro y en el ensayo fotográfico, pues es una imagen fundamentalmente narrativa, una suerte de literatura visual." (Boulton, 1990, p. 66).

2.2 El ensayo fotográfico

Si hoy pudiera contar una historia con palabras,
no tendría que cargar con una cámara.

Lewis Wickes Hine
(Citado por Fontcuberta, 1994, p. 182).

> *¿Qué quiere decir ensayo fotográfico? Para nosotros, es una forma de plantearse el hecho fotográfico, que consiste en elegir un tema por el fotógrafo: analizar, investigar y mostrar la opinión del fotógrafo sobre el tema elegido.* (El ángel caído, http://www.elangelcaido.org/fotografos/esmith/esmithcom.html, consultado el 3 de marzo de 2006).

El ensayo fotográfico es un sistema de series de fotografías realizado con la intención de contar una historia o de evocar diversas emociones en el espectador, luego de una investigación sistemática del tema que se va a tratar. El ensayo puede estar constituido por trabajos fotográficos puros, por fotografías con subtítulos o pequeñas notas, o por ensayos de largos textos con algunas o muchas fotografías que lo acompañan.

El ensayo podría confundirse con el género reporteril, ya que muchas veces resulta difícil delimitar la frontera entre uno y otro. Sin embargo, el reportaje caduca prontamente, ya que su hallazgo es la novedad, el suceso.

En cambio, el ensayo puede realizarse casi de cualquier tema, el cual se reinventa de acuerdo a la técnica de su realizador quien tiene la difícil tarea de revelarlo, refiriéndose no al hecho sino al tratamiento del tema, al enfoque que se le dé. El ensayo fotográfico al renovar un tema e impedir que desaparezca el interés por él, siempre será actual.

> *La fotografía se ha ido transformando en sus procedimientos, en su sentido y en sus fines, en la medida en que han sido superadas las trabas técnicas y ella misma ha ido definiéndose como un lenguaje con sus propios códigos.* (Dorronsoro, 1999, p. 135).

La fotografía es una forma de expresión que logra transmitir mucho a la hora de comunicar algo y el ensayo fotográfico, es uno de los géneros de la fotografía que permite transmitir mejor un mensaje, ya que documenta y a la vez plasma notoriamente la percepción del fotógrafo.

En el ensayo la interpretación personal del fotógrafo es lo que destaca. Éste más allá de tratar de obtener un instante fugaz, debe intentar penetrar en el tema, analizándolo, para luego concebirlo a su manera, ya que él "…es alguien con realidad interior, no tan visible o tangible, pero sí expresable." (Ramos, 2002, p. 11).

En este caso el fotógrafo trata de expresar lo que siente con respecto a lo que ve. El fotógrafo no busca registrar hechos, sino que hace un esfuerzo deliberado por expresar lo que opina. Por eso es tan importante que tenga un verdadero conocimiento del tema, para que pueda formarse una auténtica concepción, la cual será plasmada con imaginación e ingenio en el trabajo fotográfico.

Esta tendencia fotográfica pone en evidencia a un nuevo protagonista –el objeto–, el cual es respetado como nunca antes por ninguna forma de expresión fotográfica. Existe lo que Billeter (2003) señala como "…un constante diálogo entre fotógrafo y objeto." (p. 61). Con la palabra objeto se designa a "…todo ser inanimado o animado, incluso el hombre, independientemente de los atributos de cualquier orden que pudiera poseer, cuando se convierten en el motivo de la fotografía o está situado dentro del campo de la misma." (Hueck, 1982, p. 76).

En la serie de un ensayo es importante lograr una colección fotográfica que posea un significado. Sin embargo, cada fotografía tiene un mensaje con significado propio, y es tan representativo el conjunto como la individualidad. "La voluntad de plasmar un objeto penetrando en su esencia es la condición previa para realizar una serie fotográfica, y no la cantidad de instantáneas." (Billeter, 2003, p. 61).

Cuando una fotografía se relaciona con las otras formando de este modo la serie fotográfica, cada una de las que conforman dicho ensayo adquiere un significado diferente, y cada fotografía deja de ser sólo una imagen para convertirse en una metáfora.

"Una nueva forma de ver las cosas a través de metáforas conocidas nos lleva a una mayor comprensión del mundo, que adquiere así una dimensión metafísica." (Billeter, 2003, p. 66).

W. Eugene Smith está considerado como uno de los padres del reportaje fotográfico, sin embargo, sus trabajos para diferentes publicaciones periódicas constituyen verdaderos ensayos fotográficos. Smith fue quien propuso el ensayo como práctica fotográfica.

Su carácter, su profundo interés por los problemas humanos y su extraordinaria sinceridad, son evidentes en sus conmovedoras fotografías. Su estilo se desarrolló a través del sufrimiento, la íntima percepción y un encendido idealismo. "Smith era un humanista con una cámara." (Costa & Fontcuberta, 1990, p. 51). Entre los reportajes realizados por Smith están *Minamata* (1972), *Country Doctor* (1948) y también *Spanish Village* (1950).

> *Smith encarna al fotógrafo comprometido, el que toma partido, no con la pretensión ingenua de solucionar los grandes problemas sino con la simple evidencia de que el fotógrafo es un ser humano y, por tanto, de forma natural muestra simpatía hacia aquello que considera justo.* (Costa & Fontcuberta, 1990, p. 51).

Billeter (2003) expresa que los *equivalents «equivalencias»* de Alfred Stieglitz son las fotografías más célebres e ilustrativas sobre el ensayo fotográfico ya que, el fotógrafo, aborda el tema en su totalidad y le imprime un sello muy personal a su obra.

Ese término lo empleó Stieglitz para referirse a aquellas imágenes desvinculadas de su modelo real, capaces de comunicar emociones o estados de ánimo. "La realidad volvía a ser fuerte de inspiración; el fotógrafo tomaba consciencia de su capacidad para aprehenderla y sublimarla, añadiéndole de este modo una nueva dimensión espiritual." (Costa & Fontcuberta, 1990, p. 36). Billeter (2003) también expresa que los *equivalents* de Stieglitz jamás podrían ser un reportaje, ya que siempre serán interesantes, y por ende, siempre existirán.

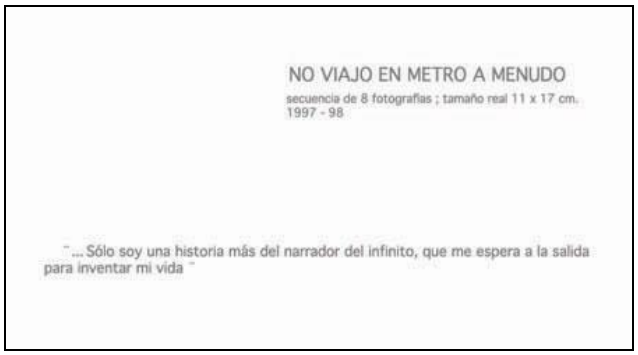
Los fotógrafos peruanos Fernando La Rosa y Roberto Huarcaya, han marcado el surgimiento de una nueva forma de ensayo fotográfico, en el cual, el fotógrafo compone una realidad interpretándola mediante un texto escrito a mano en el que relata la vida de las personas retratadas por él.

Para realizar un ensayo hay que convivir con el entorno, hay que observar y comprender las costumbres que allí tienen. De esa experiencia se revelará la verdad esperada, aquella que el fotógrafo en realidad pretende captar. No fotografías de una humanidad deshumanizada, sino de seres humanos, personas, mostrando un testimonio conmovedor; porque aunque el hombre sea el gran ausente de las imágenes, las fotografías siempre hablarán de la condición humana.

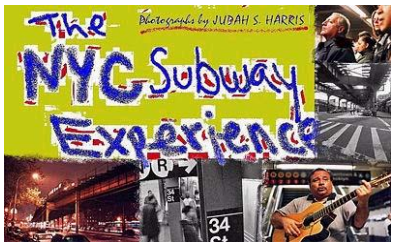
2.3 Antecedentes: Trabajos fotográficos sobre el metro

> *En el metro he observado parejas mirándose de forma que construyen esferas protectoras que los separan del entorno, otros viajan abstraídos como si estuvieran solos y algunos duermen apaciblemente. Siempre me ha atraído ese mundo privado entre la multitud mientras fotografiaba.*
>
> Gorka Dorronsoro
> (2002, p. 11).

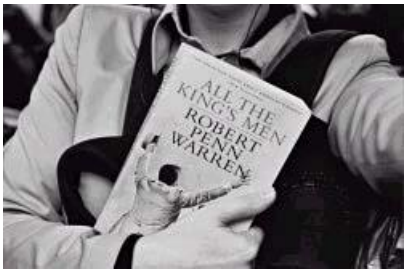
No viaje en metro a menudo
Realizado por Anna Soler Cepriá
1997 - 1998



The New York City Subway Experience:
A photo essay in celebration of the Centennial
Realizado por Judah Harris
2004



75 Street


ALL THE KING'S MEN
ROBERT PENN WARREN

23

HIGH RIDGE

Entry

PATH LIRR
Mad Sq Gard

Classified

R
34
St
34
St

42

Shanghai Subway
Realizado por Jennifer Zhou
2004 - 2006

El Metro de Londres, una mirada subterránea
Realizado para la BBCMUNDO.COM
2006

Los orígenes

El principio de la tradición

Marca indeleble

Innovación

Vatios arrolladores

Túneles artísticos

Múltiples usos

Viaje a las profundidades londinenses

Pasillos con alta demanda

Rincones inolvidables

2.4 Una mirada a la fotografía urbana

> *Un espacio urbano, cuando es efectivo, es todo sensaciones, impresiones, intuiciones, imágenes fugaces, total bienestar. No hay palabras que puedan describirlo del todo. Es la experiencia lo que cuenta.*
>
> Gilles de Bure
> (Citado por Ramos, 2002, p. 25).

La fotografía urbana tiene muchas similitudes con la fotografía paisajista, ya que factores como la luz, el tiempo y la disposición de los elementos de la composición, las afectan a ambas por igual. (Hedgecoe, 1991).

La mayoría de los fotógrafos que intentan capturar el entorno urbano se fijan en las formas atractivas e impactantes del entorno, sin embargo, "…con una iluminación correcta, el espacio urbano puede brindar una gran riqueza de oportunidades para fotografiar." (Hedgecoe, 1991, p. 234).

> *La fotografía urbana comunica a la ciudad irradiante desde la visión y desde la ficción, desde el símbolo y desde la poesía. Dice Octavio Paz: "…Aquellas fotos eran enigmas en blanco y negro, callados pero elocuentes: sin decirlo, aludían a otras realidades, y sin mostrarlas, evocaban a otras imágenes. (…) La fotografía es un arte poético porque, al mostrarnos esto, alude o presenta aquello. (…) Comunicación continua entre lo explícito y lo implícito, lo ya visto y lo no visto."* (Ramos, 2002, p. 17).

"Uno de los rasgos que parece conferir mayor realismo a la fotografía urbana es su ser-en-el-momento. (…) La fotografía urbana es necesariamente contemporánea: con el fotógrafo y con el momento exacto de la toma." (Ramos, 2002, p. 18).

Ramos (2002) señala que el fotógrafo urbano compone las imágenes a partir de formas naturales y artificiales que encuentra en el escenario que se dispone a fotografiar. "En el caso de la fotografía, ésta no sólo tematiza lo urbano sino que hay elementos estructurales de ambos lenguajes –ciudad y fotografía– que se avienen estrechamente y se nutren de percepciones similares…" (p. 62).

> *El fotógrafo perceptor es él mismo un fragmento en la diversidad perceptiva de la urbe. Él mismo ve desde su ángulo (aunque cambie los ángulos), desde sus preferencias (aunque vaya cambiando sus temáticas y objetos preferidos), desde su lugar, aunque no esté quieto y se mueva en muchos lugares, desde su perspectiva (aunque al moverse apenas centímetros cambie sus ejes de visión). Y él mismo es producto de cultura y de época; portador del humanismo, necesitado de saber del propio sentido de su vida y de sus obras (el sentido de ser, de hacer fotografía, de qué tipo de fotografía hacer).* (Ramos, 2002, p. 68).

2.5 La realidad fotográfica

> *Nació la fotografía documental, que trató de reflejar el «mundo real». Cuando intentamos captar la realidad de este modo, decimos que se trata de una experiencia realista: pero, ¿es ello verdaderamente realismo, o estamos viendo unas imágenes deformadas por las convicciones filosóficas o sociales del fotógrafo?*
>
> Richard Greenhill
> (1978, p. 4).

La fotografía además de ser vista como un instrumento para comunicar, debe ser percibida como un instrumento de expresión personal, ya que el fotógrafo crea imágenes conectadas no tanto por las personas y los hechos que reflejan, sino por la filosofía y la perspectiva adoptada por él mismo. Es el fotógrafo quien debe elegir qué le interesa fotografiar como principio de aproximación "…a la realidad –objeto de las fotografías– y a la imagen fotográfica y su estética." (Ramos, 2002, p. 12).

> *Pues la fotografía, aunque estrictamente unida a la naturaleza, sólo tiene una objetividad facticia. El lente, ese ojo supuestamente imparcial permite todas las deformaciones posibles de la realidad, dado que el carácter de la imagen se halla determinado cada vez por la manera de ver del operador y las exigencias de sus comanditarios.* (Freund, 1993, p. 8).

Como menciona Fontcuberta (1994), "…una fotografía no es más que una interpretación de lo que hacemos que la cámara vea, y la cámara ve con los mismos impedimentos de nuestra propia visión (experiencia, habilidad, interés, actitudes, educación, etc.)." (p. 131). Costa & Fontcuberta (1990) afirman que las fotografías "…son imágenes, es decir, representaciones de lo real-visible o visual-invisible, o simplemente óptico." (p. 13).

La fotografía constituye un poderoso medio de comunicación no verbal, por ello el fotógrafo utiliza la imagen como una forma de comunicar un mensaje. A muchas personas les cuesta expresar en palabras e incluso por escrito lo que piensan o sienten, es por ello

que utilizan la fotografía, como señala Feininger (1977), como medio de *autoexpresión*. "Son más y más los fotógrafos que buscan formas de interpretación fotográfica nuevas y más expresivas que les permitan compartir con sus semejantes su propia visión de mundo, sus sentimientos, ideas y pensamientos." (p. 12).

Cada imagen fotográfica comunica una gran cantidad de mensajes. Una persona puede contemplar una misma fotografía muchas veces y encontrar en ella siempre algo nuevo –ya sea un recuerdo, un significado, un sentimiento. Las fotografías son modos de realidad y en ese caso, "…existen muchas *realidades*: la de una única fotografía, la de dos fotografías confrontadas, la de imagen y texto, la de una serie de imágenes." (Greenhill, 1978, p. 6).

> *Las imágenes no difieren sólo por rasgos objetivos en su génesis o apariencia, sino sobre todo en las condiciones de recepción. Dicho de otra forma: en el contexto cultural e histórico donde inciden (…) esta corriente de pensamiento ha prevalecido hasta la fecha legitimando el valor documental de la fotografía.* (Fontcuberta, 1994, p. 30).

"Una obra será realista en una época determinada si y sólo si, esa obra utiliza correctamente el sistema de representación vigente en esa época." Antonio Aguilera (Citado por Fontcuberta, 1994, p. 130).

Según Gisèle Freund la realidad fotográfica coincide con la realidad óptica, la fotografía no permite ninguna imaginación, sin embargo, los fotógrafos utilizan su imaginación "…de tal modo que la realidad desaparece y surge un mundo de imágenes con una realidad inventada, concebida de otra manera." (Billeter, 2003, p. 63). La realidad se transforma en algo artístico.

> *La gran mayoría de fotografías son «mentiras» en el sentido de que no se ajustan totalmente a la realidad: son representación bidimensional de temas tridimensionales; fotografías en blanco y negro de la realidad llena de colorido; plasmación estática de objetos que se movían en la realidad.* (Feininger, 1977 p. 59).

MARCO METODOLÓGICO

CAPÍTULO 3.-
CONCIBIENDO EL ENSAYO

3.1 Objetivos

Objetivo General

Realizar un ensayo fotográfico que muestre las relaciones que se establecen entre usuarios, trabajadores y espacios del Metro de Caracas y colabore a revalorizar este medio como ícono urbano.

Objetivos Específicos

- Investigar la trascendencia histórica del Metro de Caracas y la filosofía corporativa de la C.A. Metro de Caracas.

- Visitar el Metro de Caracas con la pretensión de conocer mejor el entorno donde se va a realizar el ensayo, a través de la observación.

- Determinar mediante la observación directa cuáles son las relaciones que surgen en el Metro de Caracas y definir así las situaciones fotografiables.

- Fotografiar el Metro de Caracas tomando en cuenta a los usuarios, a los trabajadores y a los espacios del subterráneo.

- Analizar y seleccionar las imágenes que mejor ayuden a reflejar las relaciones que se establecen entre usuarios, trabajadores y espacios del Metro de Caracas.

3.2 Metodología

- Tipo de investigación

Este trabajo puede catalogarse como una investigación cualitativa de tipo descriptiva y exploratoria, ya que se trata de un trabajo documental, en el cual se pretende representar en imágenes, de un modo generalizado, cuáles son las relaciones que se establecen entre los usuarios, trabajadores y espacios del Metro de Caracas. Se considera de tipo exploratoria debido a que el tema seleccionado ha sido poco explorado y reconocido. (Sabino, 1978). Existen Trabajos de Grado sobre ensayos fotográficos, pero ninguno cuyo tema sea el Metro de Caracas.

- Diseño de investigación

Asimismo, se considera una investigación de tipo no-experimental, ya que no se ejerce control alguno sobre los elementos, "…no es posible manipular las variables o asignar aleatoriamente a los participantes o tratamientos debido a que la naturaleza de las variables es tal que imposibilita su manipulación." (Kelinger & Lee, 2002, p. 420). En el desarrollo del trabajo fotográfico del Metro de Caracas se observa de manera no intrusiva el desarrollo de las situaciones, para luego fotografiarlas. Los instrumentos en los que se apoya esta investigación son la consulta de diversas fuentes, pero sobre todo la observación directa.

- Modalidad de Tesis

La Modalidad de Tesis que corresponde a este estudio, según el Manual del Tesista de la Escuela de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello, es la Modalidad III: Proyectos de Producción, en la Sub-modalidad 6: Ensayo Fotográfico, ya que luego de una investigación del tema, se realizarán las imágenes fotográficas que serán seleccionadas minuciosamente, a fin de convertirse en el ensayo fotográfico que está previsto realizarse.

- Fuentes de datos

Para la consecución de este Trabajo de Grado se utilizaron fuentes bibliográficas, fuentes electrónicas, otros Trabajos de Grado y fuentes audiovisuales –fotografías- que contenían datos pertinentes para la investigación. El arqueo documental giró en torno a las dos áreas temáticas que comprende este trabajo: El Metro de Caracas y el ensayo fotográfico.

En cuanto al Metro de Caracas se encontró bibliografía histórica referida en el primer capítulo de este Trabajo de Grado, sin embargo, la información más significativa se obtuvo de fuentes electrónicas como la página oficial de la C.A. Metro de Caracas o la página de la Unión Internacional de Transportes Públicos

El ensayo fotográfico está referido en el segundo capítulo de este Trabajo de Grado, así como otros géneros de la fotografía y consideraciones sobre ella, que influyen en esta investigación. La mayoría de las fuentes consultadas fueron bibliográficas, sin embargo, en las fuentes electrónicas se encontró información valiosa que no estaba en los libros, como los antecedentes fotográficos de otros metros del mundo.

3.3 Consideraciones del ensayo

Este ensayo fotográfico no es un trabajo de medios de transporte, sino del Metro de Caracas y aunque se menciona someramente el tema del ferrocarril y la conexión de la nueva línea del Metro, el ferrocarril no es lo que atañe a este proyecto. Tampoco comprende los dos sistemas que funcionan como brazo terrestre de esta organización (Metro y Metrobús). Tan sólo abarca uno de ellos, específicamente, el subterráneo de Caracas, el Sistema Metro.

El Metro de Caracas es susceptible de ser abordado como ensayo fotográfico pues este género permite que pueda realizarse de cualquier tema, renovándolo e impidiendo que desaparezca el interés por él. Además, con este ensayo no sólo se pretende documentar una realidad visible, sino emplear la fotografía como medio de expresión para trasmitir un mensaje, manifiesto en la percepción que la autora tiene sobre el tema. La documentación con mensaje particular del autor es propia del ensayo fotográfico, lo que convierte a este género en el medio idóneo para realizar este Trabajo de Grado. Además existen antecedentes de trabajos fotográficos, que aun siendo de otros metros, comprueban aún más la factibilidad de este trabajo.

Para el ensayo fotográfico está contemplado abarcar las líneas 1, 2, 3 y 4 del Sistema Metro y las 43 estaciones que las conforman. Posteriormente, el trabajo fotográfico se ejecutará en las estaciones donde sea más viable llevarlo a cabo, y en las más significativas, cuyo valor arquitectónico sea meritorio resaltar. Sin embargo, esto no es una limitante. Lo que sí podría serlo es la poca iluminación que existe dentro del subterráneo, por lo que se deberán buscar lugares indicados para realizar las fotografías.

3.3.1 Consideraciones técnicas

Para este trabajo fotográfico se empleará una cámara Reflex manual Nikon F - 301 con objetivo Normal. También se utilizarán rollos blanco y negro de 400 ISO para compensar

la poca iluminación de las instalaciones con una película más sensible. También está contemplada la idea de forzar la película a 1600 ISO, para aumentar dicha sensibilidad.

Se escogió realizar el ensayo en película blanco y negro no sólo por el aporte estético que ésta puede brindarle a un trabajo de este tipo –ya que son importantes la forma, el espacio, la luz, más no el color–, sino porque el interior de las instalaciones del Metro está iluminado por tubos fluorescentes. En ese caso, cualquier película en color produciría un tono amarillo verdoso. Existen filtros de corrección estándar, sin embargo, la única forma de saber cuál le funcionaría sería conociendo qué tipo de tubo utilizan (blanco cálido, blanco cálido de lujo, blanco frío de lujo, etc.) y hacer exposiciones de ensayo con los filtros de corrección para determinar cuál usar, a qué hora del día y en dónde. (Hedgecoe, 1991). En vista de la magnitud de las instalaciones del Metro y del carácter documental de este trabajo se hacía imposible esta labor. Por ende, se usará película blanco y negro.

A pesar de plantear ciertos desafíos técnicos, no obstante, este trabajo fotográfico se vislumbra como una experiencia prometedora y gratificante. En este ensayo fotográfico se intenta plasmar completamente la visión que la autora tiene respecto al subterráneo de Caracas.

3.3.2 Permisología

En las instalaciones del Metro están colocadas diferentes tipos de señalizaciones entre las que se encuentra la imagen tachada de una cámara con flash, debido a que su uso en las estaciones es poco conveniente, y menos aún en los andenes, ya que el destello podría distraer a los conductores de los trenes.

Aunque no está contemplado el uso de flash para la realización del ensayo fotográfico, fue necesario emitir una carta firmada por el Director de la Escuela de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello –Dr. Max Römer Pieretti–

pidiendo la colaboración de la Gerencia de Relaciones Públicas para acceder a las instalaciones del Metro de Caracas y realizar las fotografías necesarias para el cumplimiento del Trabajo de Grado, siendo éste netamente académico y sin fines de lucro (ver anexo 5).

La oficina de Relaciones Públicas manifestó no tener inconvenientes para realizarlo, siempre y cuando un representante de dicha oficina guiara el recorrido por aquellos lugares donde se pensaba tomar las fotografías, y por lo tanto debían analizar cuándo y a qué hora, alguno de ellos estaba disponible. Es por eso que ellos avisarían el día y la hora.

3.3.3 La observación

Luego de haber investigado a profundidad el Metro de Caracas e indagar sobre algunos de los géneros fotográficos más influyentes sobre este tema para usarlos como referencia, el siguiente paso a seguir es el de la observación directa.

La fase de observación es de suma importancia, ya que para llevar a cabo un ensayo fotográfico no sólo es necesario conocer el tema e investigarlo, sino que es mucho más importante observar directamente el entorno, familiarizarse con él, explorarlo, establecer una convivencia con las personas. Pero, en el caso del Metro de Caracas, la observación se daba habitualmente desde que se planteó la realización del ensayo fotográfico, ya que la investigadora es usuaria del Metro y tiene que tomarlo diariamente para realizar sus actividades.

Sin embargo, se han llevado a cabo varias pre-giras de pre-producción para definir locaciones y momentos del día que se van fotografiar. A raíz del constante contacto con los diferentes elementos que conforman el sistema –espacios, usuarios y trabajadores del Metro de Caracas– se ha ido esbozando la estética del trabajo fotográfico y mediante la observación directa se han podido establecer las categorías fotografiables para estructurar el ensayo.

3.4 Relaciones que surgen en el Metro

En el Metro conviven diariamente trabajadores y usuarios que permanecen o transitan, según sea el caso, por los espacios del subterráneo. Es por eso que surge la interrogante de ¿cuáles son las relaciones que se establecen entre usuarios, trabajadores y espacios del Metro de Caracas?

En principio, es evidente la relación que existe entre el personal del Metro, que trabaja para los millones de usuarios, quienes circulan a diario por las enormes prolongaciones de vías subterráneas y estaciones de arribo, espacios que son el componente central de esta inseparable trilogía.

Los trabajadores se esfuerzan continuamente para que el servicio que ofrecen se mantenga funcionando rápida y efectivamente. Sin embargo, estos trabajadores usualmente pasan desapercibidos ante una gran masa de individuos que, a pesar de ser usuarios conscientes, cuyo comportamiento se distingue por ser más que aceptable, circulan por los espacios del Metro inquietos por llegar a sus respectivos destinos. “Es inevitable que el *«estilo»* imperante en las relaciones humanas en la gran ciudad este masificado por el amorfismo, la masificación y la soledad del individuo.” (Legaz, 1974, p. 16).

“El habitante pone en gran parte la realidad, aunque luego tienda a separarla, a disculparse, a extrañarse, a verla como algo dado, externo e independiente de sí mismo.” (Ramos, 2002, p. 13).

En este caso, la relación usuario-trabajador que se produce no va más allá de un usuario comprando un boleto o pidiendo información en la caseta a un trabajador, a quien apenas logra ver a través de los vidrios oscuros de la cabina donde se encuentra. Pero muy pocas veces establecen una comunicación más estrecha, mejor dicho, no existe la llamada *«comunicación interpersonal»*.

En las relaciones que se producen en los espacios urbanos no puede hablarse de *«comunicación humana»* en todo el sentido de la frase ya que "…la nota *«humanidad»* no es la que define el modo de trato entre los habitantes de la ciudad en *cuanto tales*." (Legaz, 1974, p. 12). En este caso, lo que prevalece es sólo la *«comunicación»*, entendida como un simple intercambio de mensajes.

> *Existe el menor grado posible de comunicación «interpersonal» y el máximo de comunicación «social»; o mejor, no es que las comunicaciones interpersonales desaparezcan en la gran ciudad –ello es ontológicamente imposible–, sino que el estilo del trato entre los habitantes no se orienta hacia el modelo de la comunicación interpersonal, sino al de la comunicación social más simbólica y artificial, en la que uno de los interlocutores es colectivo o plural y rehuye toda posibilidad de contacto amoroso e inefable, porque lo inefable es precisamente lo individual, lo singular.* (Legaz, 1974, p. 17).

Como expresa Legaz (1974) muchas veces lo que predomina es una conducta di-social o anti-social, caracterizada por la agresividad que los individuos manifiestan frente a su semejante, por el hecho de ser un espacio grande, donde se producen fuertes aglomeraciones, "…en la que no hay tiempo para nada y por eso se va siempre de prisa, y donde el prójimo es cada vez más extraño y, potencialmente, un enemigo." (p. 18).

El Metro de Caracas hoy día se halla más congestionado que antes y es posible que los usuarios y trabajadores se tornen cada día más intolerables ante esta situación; aunque, en términos generales, la violencia generada dentro del subterráneo jamás podrá ser comparable con la que se vive a diario por las calles de Caracas, donde las cornetas, la bulla, el caos reinan ahora con más énfasis que nunca.

> *Sin embargo, pese a las diferencias sociales que subsisten en el seno de la gran ciudad hay una zona de cultura común que es consecuencia del hecho de que el hombre tiende también al anonimato, a ser y actuar como un hombre cualquiera y a coexistir*

> *sobre una zona más o menos superficial de repertorios vitales universalmente aceptados y que todos entienden*. (Legaz, 1974, p. 19).

La relación que existe entre el Metro, los usuarios y trabajadores, viene dada por el papel que el subterráneo de Caracas cumple. Este se convierte en lugar común para trabajadores y usuarios quienes coinciden dentro de los espacios del Metro de Caracas formando una especie de simbiosis trabajador-usuario en la que uno no puede existir sin el otro, estableciendo una relación propia de este ámbito, en el cual confluyen los intereses de unos por trasportar y otros por ser trasportados, situación que permanece siempre constante.

Sin embargo, esa no es la única relación que existe, ya que de no haber trabajadores que pongan en funcionamiento el sistema y usuarios que se desplacen por las diferentes áreas del subterráneo, el Metro simplemente no existiría, ya que el Metro, se hace Metro cuando se viaja, cuando se vive y cuando se está dentro de él.

3.5 El acto fotográfico

Para mostrar cómo fue el proceso de la toma fotográfica, este capítulo se dividirá en días distribuidos a lo largo de cuatro semanas para mostrar mejor la evolución de este trabajo. Las fotografías se tomaron en este lapso para tener tiempo, entre una toma y otra, de revelar, hacer los contactos y revisar el trabajo con detenimiento para así poder mejorarlo en la siguiente jornada.

A pesar de haber visualizado el mapa del Metro de Caracas y planear un poco el itinerario a seguir, la verdad es que la espontaneidad desempeñó un gran papel en este proyecto.

3.5.1 Día 1

En varias oportunidades la Gerencia de Relaciones Públicas estableció día y hora para tomar las fotografías en las instalaciones del Metro, sin embargo, siempre se presentaron inconvenientes que impedían que alguien pudiese guiar el recorrido. En vista de eso, se decidió emprender el trabajo fotográfico sin la supervisión de la C.A. Metro de Caracas. Ese día, la primera estación en visitar fue *Plaza Venezuela*, pero como había varios trabajadores allí, viendo escépticamente lo que se hacía, se prefirió informarles del motivo por el cual se estaba fotografiando el Metro, a lo que ellos respondieron que no era posible hacerlo a menos que se contara con la autorización de las autoridades pertinentes.

En vista de la restricción que imponían dichos trabajadores y de lo improductivo de ese día, se resolvió presentarse en la Gerencia de Relaciones Públicas para conseguir la autorización necesaria.

Luego de que se lograra conversar con uno de los Gerentes de la oficina de RRPP, se logró que el señor José Campos –Cheo– se comprometiera a guiar el recorrido al día siguiente.

3.5.2 Día 2

La mañana del día siguiente la autora se encontró con Cheo en el lugar acordado –la oficina de Relaciones Públicas ubicada en Chacao– y enseguida emprendieron su recorrido. La primera estación en fotografiarse fue *Chacao*, en el momento en que entraron al Metro. Luego, había que retomar la tarea interrumpida el día anterior, y en consecuencia, se dirigieron a la estación *Plaza Venezuela*, ya que la autora debía concluir lo que había empezado la primera jornada.

Estuvieron en la transferencia de la Línea 3 y más tarde, tomaron la rampa eléctrica para hacer la transferencia hacia la Línea 4 hasta la estación *Zona Rental*. Cheo le informaba al supervisor de cada estación del motivo de su presencia allí y del trabajo que se estaba realizando, para proceder luego de que él diera su autorización. Este protocolo a seguir se hacía muy largo e intrusivo al momento de fotografiar e impedía la espontaneidad pretendida. Cheo no podría seguir con el recorrido, pero le comentó a la autora que podía continuar sola debido a que el trabajo que estaba realizando no requería el uso de flash –prohibido en las zonas del andén, ya que podrían distraer a los conductores de los trenes– y por ende, no acarrearía mayores inconvenientes.

3.5.3 Día 3

Ese día se decidió ir de nuevo, pese a que esta vez no se contaba con la guía de un representante de la C.A. Metro de Caracas. Este día, el trabajo comenzó temprano, y la autora decidió ir acompañada de una amiga. Luego de visualizar los contactos de los días 1 y 2, la autora se dio cuenta de que estaba faltando algo muy importante: el recorrido de los trenes, el viaje que realizan los usuarios dentro de los vagones. Por ende, este día se quería captar imágenes de los pasajeros cuando realizan sus respectivos viajes. Sin embargo, se trabajó en las estaciones *Chacaito, Sabana Grande, Mamera* y *Zoológico*.

La diferencia entre esta jornada y las anteriores fue principalmente que ya no se debió pasar por el protocolo de aceptación explicado anteriormente y a pesar de que los trabajadores no dejaron de mirar lo que se hacía, se tomó la decisión de hacer caso omiso a ello y fotografiar lo deseado sin limitaciones. Se percató de que los trabajadores no irían más allá de una simple mirada suspicaz y que no habría quien impidiese tomar las fotografías. Incluso la autora se encontró con trabajadores que se hacían cómplices concediéndole un gesto o una sonrisa pícara.

3.5.4 Día 4

Luego de observar el material de los días anteriores y teniendo la certeza de qué era lo que estaba buscando, la autora, decidió aventurarse aún más. Los días anteriores había permanecido sólo unas horas dentro del subterráneo pudiendo abarcar tan sólo algunas de las estaciones que conforman el sistema, sin embargo, en esta oportunidad, se tomó la decisión de recorrer una a una las estaciones, y de observar cada detalle y cada situación que en los vagones acontecía. La misión este día era documentar con mayor amplitud aquello que se había trazado como objetivo general: las relaciones que se establecían entre los usuarios, los trabajadores y los espacios del Metro de Caracas.

3.5.5 Día 5

A pesar de haber obtenido una cantidad considerable de imágenes válidas, la autora aún no estaba conforme, ya que había varias situaciones que faltaban por documentar y otras tantas que debido a la poca iluminación no habían quedado como se esperaba. Es por eso que se toma la decisión de ir nuevamente al Metro de Caracas; en esta oportunidad la autora fue acompañada de su madre. Este día se contaba con un itinerario más o menos estructurado basado en las visitas anteriores y en el conocimiento de las posibilidades

fotográficas de cada uno de los espacios del Metro, sin embargo, como ocurrió en oportunidades anteriores, esta vez el recorrido estuvo determinado más por las situaciones que se presentaban que por aquella planificación realizada con anterioridad.

3.6 Proceso de selección

Luego de cada jornada se procedía a revelar inmediatamente los rollos, para poder analizar el trabajo que se había realizado. Luego, se hacían los contactos y se marcaban las posibles fotografías que serían incluidas en el ensayo. La escogencia de los lugares designados para realizar el revelado y contactos, muchas veces no se hizo de acuerdo a la economía sino a la calidad y prontitud de la entrega.

La selección se realizaba luego de cada jornada, cuando se escogían las fotos que irían en el ensayo y se identificaban las que necesariamente estaban faltando. Una vez culminadas las visitas al Metro, el proceso de selección tuvo que ser más preciso.

Decidir cuáles serían incluidas en el ensayo fotográfico, ameritaba la aparición de un criterio de selección determinado no sólo por la calidad de la imagen, la composición, el encuadre, la estética, sino además por el objetivo general planteado a inicios de este Trabajo de Grado que era mostrar las relaciones que se establecen entre los usuarios, los trabajadores y espacios del Metro de Caracas.

En total se tomaron 10 rollos de 36 exposiciones para un total de 360 fotos y a partir de los contactos se realizó una preselección de 71 fotografías. Luego se realizó otra selección de 60 fotos –descartando encuadres repetidos y fotos menos categóricas– para luego hacer las copias digitales tamaño 4 x 6 en papel mate.

En vista de los resultados poco satisfactorios obtenidos con las copias digitales, se tomó la decisión de digitalizar los negativos B/N en alta resolución para garantizar unas copias formato 8 x 10 con altos niveles de calidad.

La selección resultó tan compleja como el mismo acto fotográfico, ya que a partir de esa escogencia se ensamblaría el ensayo definitivo. Se escogieron las fotos más representativas de las relaciones que se establecen entre usuarios, trabajadores y espacios del Metro de Caracas.

Posteriormente, se eligieron las 43 fotografías que comprenden el ensayo fotográfico, estableciéndolas en el orden que mejor ayuda a reflejar la realidad concebida por la autora.

3.7 Presupuesto

Descripción del presupuesto

- Película B/N

DESCRIPCIÓN	COSTO	TIENDA
Película B/N Ilford HP5 plus - ISO 400 - 35mm x 30.5m (100 ft). La película compartida alcanza para 20 rollos de 36 exposiciones.	168.050 Bs. (x película) 8.402,5 Bs. (x rollo)	PHOTOMATON

- Revelado manual B/N

DESCRIPCIÓN	COSTO	TIENDA
Revelado manual de rollo B/N ISO 400 forzado a ISO 1600	2.500 Bs. (x rollo)	INSTITUTO FOTOGRÁFICO CARACAS C.A.
Revelado manual de rollo B/N ISO 400 forzado a ISO 1600	10.000 Bs. (x rollo)	PRONFOT

- Contactos

DESCRIPCIÓN	COSTO	TIENDA
Contactos de negativos B/N	9.800 Bs. (x rollo)	FOTO FLASH C.A
Contactos de negativos Sepia	5.000 Bs. (x rollo)	PRONFOT

- Digitalización de negativos

DESCRIPCIÓN	COSTO	TIENDA
Digitalización de negativos B/N 400 dpi	5.000 Bs. (x rollo)	PRONFOT
Digitalización de negativos B/N individuales 800 dpi	1.500 Bs. (x foto)	
CD	2.000 Bs. (x CD)	

- Copias digitales

DESCRIPCIÓN	COSTO	TIENDA
Copias digitales de fotos 4 x 6 papel mate	760 Bs. (x copia)	FOTOSMART
Copias digitales de fotos 8 x 10 papel mate	3.500 Bs. (x copia)	PRONFOT

- Portafolio

DESCRIPCIÓN	COSTO	TIENDA
Cartulina Kimberly Havana 70 x 100 cms.	4.000 Bs. (x cartulina)	ARTE REAL
Pliegos de papel croquis 66 x 96 cms.	1.850 Bs. (x pliego)	
Cartón de ilustración 70 x 100 cms.	5.900 (x cartón)	
Cinta Celoven doble cell	12.750 (x cinta)	

Relación de gastos

- Personal

Producto/servicio	Días	Costo x día	Costo total	Costo real
Asistente de fotografía	5	150.000 Bs.	750.000 Bs.	0 Bs.
Subtotal			750.000 Bs.	0 Bs.

- Equipo técnico

Producto/servicio	Días	Costo x día	Costo total	Costo real
Alquiler de cámara	5	200.000 Bs.	1.000.000 Bs.	0 Bs.
Subtotal			1.000.000 Bs.	0 Bs.

- Película B/N

Producto/servicio	Cantidad	Costo x unidad	Costo total	Costo real
Rollos Ilford HP5 plus	20	8.402,5 Bs.	168.050 Bs.	168.050 Bs.
Subtotal			168.050 Bs.	168.050 Bs.*

- Transporte

Producto/servicio	Cantidad	Costo x unidad	Costo total	Costo real
Boleto de Metro	20	500 Bs.	10.000 Bs.	10.000 Bs.
Subtotal			10.000 Bs.	10.000 Bs.

- Revelado

Producto/servicio	Cantidad	Costo x unidad	Costo total	Costo real
Revelado B/N	6	2.500 Bs.	15.000 Bs.	15.000 Bs.
Revelado B/N	4	10.000 Bs.	40.000 Bs.	40.000 Bs.
Subtotal			55.000 Bs.	55.000 Bs.

* Aunque el gasto real corresponde al costo de 20 rollos fotográficos, tan sólo se usaron 10 de ellos, lo que equivale a un costo total de 84.025 Bs.

- Contactos

Producto/servicio	Cantidad	Costo x unidad	Costo total	Costo real
Contactos B/N	4	9.800 Bs.	39.200 Bs.	39.200 Bs.
Contactos Sepia	6	5.000 Bs.	30.000 Bs.	30.000 Bs.
Subtotal			69.200 Bs.	69.200 Bs.

- Digitalización de negativos

Producto/servicio	Cantidad	Costo x unidad	Costo total	Costo real
Digitalización de negativos	10	5.000 Bs.	50.000 Bs.	50.000 Bs.
Digitalización de negativos individuales	30	1.500 Bs.	45.000 Bs.	45.000 Bs.
CD	2	2.000 Bs.	4.000 Bs.	4.000 Bs.
Subtotal			99.000 Bs.	99.000 Bs.

- Copias digitales

Producto/servicio	Cantidad	Costo x unidad	Costo total	Costo real
Copias digitales 4 x 6	60	760 Bs.	45.600 Bs.	45.600 Bs.
Copias digitales 8 x 10	43	3.500 Bs.	150.500 Bs.	150.500 Bs.
Subtotal			196.100 Bs.	196.100 Bs.

- Portafolio

Producto/servicio	Cantidad	Costo x unidad	Costo total	Costo real
Cartulina Kimberly	11	4.000 Bs.	44.000 Bs.	44.000 Bs.
Pliegos croquis	22	1850 Bs.	40.700 Bs.	40.700 Bs.
Cartón / ilustración	1	5.900 Bs.	5.900 Bs.	5.900 Bs.
Cinta Celoven	1	12.750 Bs.	12.750 Bs.	12.750 Bs.
Subtotal			103.350 Bs.	103.350 Bs.

Presupuesto general

Producto/servicio	Costo total	Costo real
Personal	750.000 Bs.	0 Bs.
Equipo técnico	1.000.000 Bs.	0 Bs.
Película B/N	168.050 Bs.	168.050 Bs.
Transporte	10.000 Bs.	10.000 Bs.
Revelado	55.000 Bs.	55.000 Bs.
Contactos	69.200 Bs.	69.200 Bs.
Digitalización de negativos	99.000 Bs.	99.000 Bs.
Copias digitales	196.100 Bs.	196.100 Bs.
Portafolio	103.350 Bs.	103.350 Bs.
Total	2.450.700 Bs.	700.700 Bs.

3.8 Fotografiar el Metro de Caracas

Una vez seleccionadas las 43 fotografías que integran el ensayo, se ha vislumbrado una realidad distinta a la que viven la generalidad de los usuarios del Metro de Caracas, para quienes un viaje en el subterráneo representa sólo el medio a través del cual se desplazan para llegar lo más rápido posible a un determinado destino.

Los usuarios del Metro inician sus respectivos viajes adquiriendo un boleto en la taquilla o en las máquinas dispensadoras de boletos, cuando quieren hacerlo con mayor rapidez. Una vez obtenido el boleto, luego de realizar una larga cola y haber cruzado los torniquetes, los usuarios deciden qué dirección quieren tomar como su destino final. Entran al vagón. Personas suben, personas bajan en cada estación, otros corren para alcanzar el vagón, que ya dio la señal de alerta y que está a punto de arrancar. Niños, adultos, ancianos, minusválidos, se van incorporando y van abandonando constantemente el subterráneo casi de manera imperceptible.

Ciertamente el fotógrafo debe reflexionar y nunca basarse en la idea de que si toma un gran cantidad de fotografías, algunas de ellas serán buenas. Debe abrirse a aquello que tiene en frente. Tiene que aprender a pensar en términos visuales y estar consciente de la riqueza de los diseños –líneas, formas, colores y relaciones espaciales– elegir el ángulo, el punto de toma y el encuadre adecuados para sacar el máximo provecho de la situación, es decir, ver en términos fotográficos, "…ver las cosas no tal como son, sino tal como podrían ser presentadas en una fotografía." (Feiniger, 1977, p. 59).

En este tipo de fotografías con tema dinámico como en El Metro de Caracas, lo que predomina es el movimiento persistente, es decir, el cambio, ya que se estaba fotografiando tanto personas como objetos dinámicos (el tren). En este caso, la autora decidía qué iba a fotografiar, luego debía encuadrar, enfocar, decidir el diafragma y la velocidad casi todo al mismo tiempo, para no perder la imagen concebida.

Como este tipo de tema jamás logra verse exactamente igual, la mayoría de las veces el fotógrafo se ve en la necesidad de tomar varias fotos y no pensar en el ahorro, ya que esto podría hacerle perder la oportunidad de tomar su mejor fotografía, y el gasto no sería la cantidad de película utilizada, sino la pérdida de tiempo y esfuerzos dedicados a la tarea.

La clave es estar siempre preparado, es decir, no sólo atento a lo que ocurre sino también listo, previendo un poco lo que va a ocurrir. En este caso, no se consideró prudente tener la cámara siempre a la vista por creerlo peligroso e inseguro, sin embargo, se basó en el conocimiento previo que se tenía sobre cómo funciona el Sistema Metro y de los acontecimientos repetidos que allí suceden, para prever la situación y saber lo que había que buscar y en qué momento, con la única preparación de tener siempre una película montada. Para esto fue de gran utilidad tener una meta fijada y un punto de vista, ya que sólo así era posible saber si se estaba logrando o no el objetivo planteado, y además de cada experiencia se sacaban conclusiones muy provechosas.

De aquí en adelante me permito hablar en primera persona para relatar brevemente mi experiencia personal al fotografiar el Metro de Caracas.

Como he dicho en varias oportunidades, las personas perciben el Metro como el medio para llegar a algún lugar sin detenerse demasiado mientras hacen su recorrido; incluso así lo hacía yo como usuaria del Metro. Sin embargo, en esta oportunidad, el Metro de Caracas era ese lugar al cual debía llegar. Fue impresionante aquel mundo subterráneo que pude hallar mientras estuve allí, y simplemente me dediqué a observarlo, a detenerme ante las diversas situaciones que ocurrían y que procuraba captar con mi lente.

A pesar de tener el recorrido medianamente trazado, lo que siempre prevaleció fue mi interés por captar cómo es la realidad del Metro y cómo se relacionan las personas mientras están allí; por eso, lo que siempre nos guió a mi lente y a mí fue la situación, el momento, y si debía dejarme llevarme por ella, simplemente lo hacía.

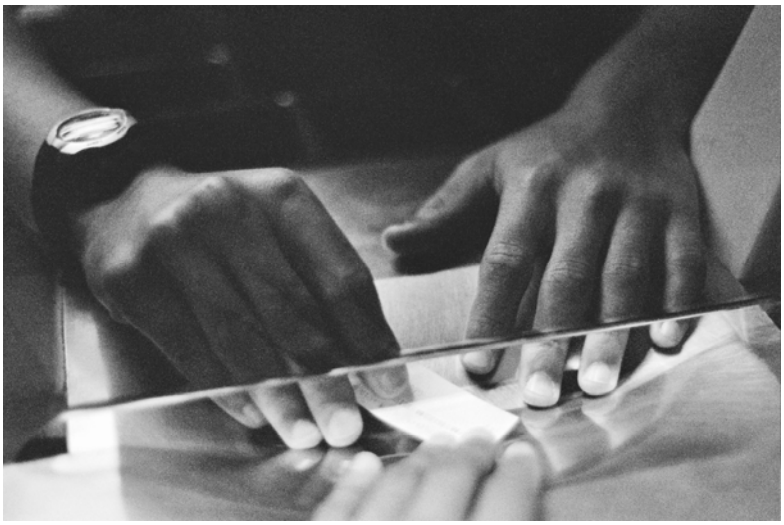
Varias veces me topé con la mirada incierta de alguna persona extrañada de lo que ocurría. La experiencia fue más satisfactoria de lo que esperaba, ya que la gente no sentía rechazo de lo que estaba pasando, más bien parecían no comprenderlo mucho.

Mientras fotografiaba pude notar cómo las personas, ante la inmensidad del lugar y la multitud con la que debe viajar, forman un espacio personal, tan propio e íntimo que los hace incapaces de percatarse de lo que está ocurriendo a su alrededor, e incluso de que estaban siendo fotografiados. Como usuaria del Metro, me sentía reflejada en ellos, llegando a pensar que si no fuera yo la fotógrafa, sería quizás la persona en la foto de otro fotógrafo.

La realidad que se vive en el Metro es completamente diferente a la realidad de la superficie. El Metro de Caracas es una ciudad debajo de la tierra, es la *Caracas subterránea*… de la que uno es habitante a raticos.

ENSAYO FOTOGRÁFICO

CAPÍTULO 4.-
CARACAS SUBTERRÁNEA



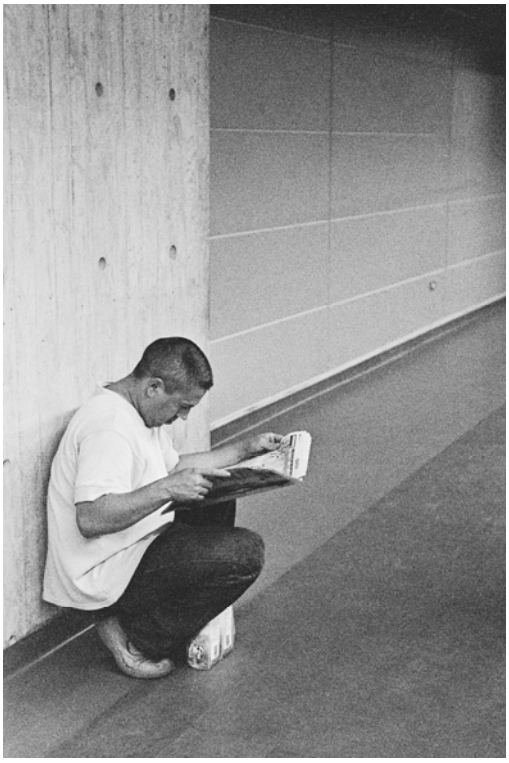
NO PASE
NO PASE

PALO VERDE

PALO VERDE

ZOOLÓGICO
Dirección
LAS ADJUNTAS
Transferencia
Linea 1 / Linea 3
Parque Central
Nuevo

SALIDA
SALIDA



AVON

11026

Transferencia Línea 1 / Línea 3

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El Metro de Caracas es el transporte urbano más importante que posee la capital, es la columna vertebral de la ciudad, en torno a la cual converge el resto de los medios de transporte. Desde que entró en funcionamiento, la empresa se ha encargado de formar a los caraqueños para que sean usuarios capaces de circular sensatamente por los espacios del Metro, y para ello ha preparado a sus trabajadores para que guíen a los usuarios en esa dirección. En este sentido la C.A. Metro de Caracas ha promovido una conducta que sólo es visible en los espacios del Metro de Caracas, creando así una *cultura Metro.*

En primera instancia, al inicio de este trabajo, *cultura Metro* sólo era entendida como eso, como el resultado de aquella campaña normativa realizada por la compañía que formó a usuarios y trabajadores para que tuviesen siempre una conducta apropiada dentro del sistema. Sin embargo, *la cultura Metro* no sólo equivale a la filosofía que la empresa ha profesado a lo largo de los años, ni al comportamiento que esto ha fomentado en los caraqueños. Cultura en sociología se refiere a aquello que aprenden los individuos inmersos en la sociedad, la cual condiciona su comportamiento; y así como existe la cultura urbana que llega a proponerse como forma de vida, también la *cultura Metro* puede concebirse como tal.

Los usuarios y los trabajadores se interrelacionan dentro de los espacios del Metro de Caracas creando de esta forma un vínculo inquebrantable entre estos tres elementos, que se acentúa debido a la imperiosa necesidad que tiene el Metro de que hayan trabajadores haciendo funcionar su maquinaria y pasajeros que circulen a través de él, ya que el Metro sólo puede considerarse como tal si se está dentro de él. El Metro, se hace metro al viajar.

Los caraqueños se desplazan apresuradamente a través del subterráneo para llegar a su destino lo más rápido posible, otras personas viajan sumidas en sus propios pensamientos o en el sueño profundo, cuando llegan a alcanzarlo. De una manera u otra, la consecuencia es la misma. Los usuarios trascurren su viaje sin percatarse que para que ellos puedan hacerlo, hay ciento de personas trabajando para ello, el personal del Metro; y

menos aún se percatan de lo que significan los espacios del Metro de Caracas, llenos de arte, de historia, de cultura.

Para mostrar esta relación se escogió el ensayo fotográfico como medio de expresión. La autora prefirió este medio –la fotografía– y este género –el ensayo fotográfico– debido a la capacidad que tienen las imágenes de trasmitir situaciones, sentimientos y emociones de forma más generalizada, ya que la fotografía, a diferencia de la palabra hablada o escrita, no presenta obstáculos lingüísticos ni geográficos de ninguna clase.

Este trabajo también pretende revalorizar el Metro de Caracas a través del ensayo fotográfico, ya que la mirada innovadora de la autora muestra una nueva realidad producto de su percepción, con la cual pone en evidencia que el Metro de Caracas, a pesar de estar repleto de usuarios y trabajadores, es también un espacio de soledades, de encuentros fortuitos, del anonimato. La fotografía en este caso, más que representar un medio de comunicación es percibido como medio de expresión.

Los usuarios del Metro de Caracas transcurren su viaje, absortos, silenciosos –siempre que no estén acompañados– creando un mundo paralelo, en el que ellos probablemente se encuentran sumidos en sus propios pensamientos. Otros viajan con sus parejas demostrándose tímidamente su amor, o amigos que conversan quedamente en el camino.

Como menciona María Luz Cárdenas en el libro Sueño en el Metro (2002), "…en el vagón se desarrollan inesperados encuentros entre lo público y lo privado; cada individuo construye un pequeño y rápido refugio en la intimidad del sueño, la pareja o la mirada perdida, que lo separa de las ansiedades y temores habituales." (p. 6).

El Metro llega a convertirse en un mundo de señas y gestos, donde un periódico sirve de escudo para evitar miradas o mirar furtivamente, o simplemente lo utilizan para distraerse en lo que llegan a sus respectivos destinos.

En base a las conclusiones reflejadas, se hacen las siguientes recomendaciones sobre la práctica fotográfica:

- Investigar profundamente el tema para poder analizar referencias importantes que pueden aportarle información útil y de esta manera poder formarse un criterio propio a la hora de fotografiar.

- Observar detenidamente las situaciones antes de fotografiar para determinar qué situaciones del escenario real es necesario tomar en cuenta para que la fotografía cumpla con la concepción que el fotógrafo se formó previamente. Además, si éste conoce el entorno, es capaz de desplazarse a través de él con total libertad al momento de fotografiarlo. “Observar a la gente obliga también a fijarse en lo que le rodea y a valorar sus cualidades fotográficas. La relación de una persona con su entorno determina en ocasiones el buen resultado de una toma.” (Kodak & Addison, 1986, p. 42).

- Es de gran utilidad que el fotógrafo tenga sus objetivos claros a la hora de fotografiar, ya que de esta manera podrá lograrlos con mayor facilidad y en el momento de fotografiar sabrá qué está buscando. Sin embargo, es importante que el fotógrafo vaya desprovisto de concepciones rígidas, a pesar de tener sus ideas preconcebidas.

- Antes de fotografiar lugares que requieren de permisología, es de gran utilidad hacer los trámites corporativos pertinentes, ya que esto hace que el trabajo de campo sea más segura y sin restricciones.

- En un trabajo fotográfico es importante que el fotógrafo realice varias visitas con la finalidad de captar momentos diferentes, situaciones diversas, e incluso con su propio pensamiento renovado para así lograr una trabajo mucho más amplio.

- Es recomendable que el fotógrafo revise el material que vaya haciendo, para poder enmendar los errores a tiempo.

- El fotógrafo debe poseer método propio a la hora de fotografiar, sobre todo en el ensayo fotográfico, ya que este género se destaca por la forma en que el fotógrafo destaca un hecho.

- Al momento de ensamblar el ensayo, el fotógrafo debe desapegarse de las fotos y entender que debe incluirlas en el ensayo no porque le gusten sino porque aportan algo al conjunto.

Finalmente, se realizan unas últimas recomendaciones para futuros Trabajos de Grado:

- Debido a que este Trabajo de Grado consistía en la realización de un ensayo fotográfico, apenas se hizo referencia a la *cultura Metro*, sin embargo, este tema es susceptible de ser abordado con mayor amplitud en el ámbito de la sociología o la psicología social.

- También está planteado otro tema que no se pudo tratar extensamente, ya que se evidenció al final de este trabajo, durante la realización del ensayo fotográfico. Se trata de la *comunicación humana* dentro del Metro de Caracas, la cual puede abordarse en el terreno de la sociología, de la psicología social o de la comunicación social.

REFERENCIAS

Fuentes bibliográficas

- BILLETER, Erika (2003). Canto a la realidad. Fotografía Latinoamericana 1860 - 1993. (3ª ed.). Caracas: Lunwerg Editores, C.A.

- BOULTON, María Teresa (1990). Anotaciones sobre la fotografía venezolana contemporánea. (1ª ed.). Caracas: Monte Ávila Editores.

- C.A. METRO DE CARACAS (1983). El Metro de Caracas. (1ª ed.). Caracas: Editorial Arte.

- C.A. METRO DE CARACAS (2004). El Metro en 4 Líneas. (1ª ed.). Caracas: Editorial Tecnocolor, C.A.

- CASTELLS, Manuel (1986). La cuestión urbana. (11ª ed.). México: Siglo Veintiuno Editores.

- COSTA, Joan & FONTCUBERTA, Joan (1990). Foto-Diseño. (2ª ed.). Barcelona: Ediciones Ceac, S.A.

- CHINOY, Ely (1980). Introducción a la Sociología. Barcelona: Ediciones Paidós.

- DORRONSORO, Gorka (2002). Sueño en el Metro. Caracas: Museo de Arte Contemporáneo de Caracas Sofía Imber.

- DORRONSORO, J. (1999). Antología de Josune Dorronsoro. Álbum de ensayos. Caracas: Museo de Bellas Artes. Serie de Reflexiones del Museo.

- DUBOIS, Philipe (1986). El acto fotográfico. De la representación a la realidad. (1ª ed.). Buenos Aires: Paidós Comunicación.

- ECO, Umberto (1982). Cómo hacer una tesis. Técnicas y procedimientos de estudio, investigación y escritura. Buenos Aires: Gedisa.

- EDITORS OF TIME – LIFE BOOKS (1973). Documentary photography. Nederland: Time – Life International B. V.

- EMBER, Carol R. & EMBER, Melvin (1997). Antropología Cultural. (8ª ed.). Madrid: Prentice Hall.

- EASTMAN KODAK & ADISSON - WESLEY PUBLISHING COMPANY (1986). El placer de fotografiar a la gente. Barcelona: Ediciones Folio, S.A.

- FEININGER, Andreas (1977). La nueva técnica fotográfica. Barcelona: Hispano Europea.

- FONTCUBERTA, Joan (1994). Fotografía: conceptos y procedimientos. Una propuesta metodológica. México: Editorial Gustavo Gili, S.A. Colección Medios de Comunicación de la Enseñanza.

- FREUND, Gisèle (1993). La fotografía como documento social. (5ª ed.). Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.A.

- GARAYCOCHEA, Oscar & JIMÉNEZ, Ricardo (1993). Caracas desde el carro. Caracas: Fondo Editorial Fundarte.

- GREENHILL, Richard (1978). Fotografía. Barcelona: Instituto Parragón Ediciones.

- HEDGECOE, John (1991). Nuevo manual de fotografía. Barclenona: Ediciones Ceac, S.A.

- HUECK C., Rafael (1982). La fotografía en el periodismo. Caracas: UCV. Ediciones de la Biblioteca.

- KELINGER, F. & LEE, H. (2002). Investigación del comportamiento. (4ª ed.). México: Mc Graw Hill.

- ORTEGA, Luis G. (1987). Concientización y Formación de los usuarios del Metro de Caracas. Caracas: Coordinación de planificación corporativa, C.A. Metro de Caracas.

- PETER, Peter (2004). The Subway Pictures. New York: Random House.

- RAMOS, María Elena (2002). Fotociudad. Estética urbana y lenguaje fotográfico. Caracas: CANTV, C.A.

- SABINO, C. (1978). El proceso de investigación. Caracas: El Cid Editor.

- SONTAG, Susan (1996). Sobre la fotografía. Barcelona: Edhasa.

- TAUSK, Petr (1978). Historia de la fotografía en el siglo XX. De la fotografía artística al periodismo gráfico. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.A.

Artículos de un Libro Editado

- C.A. METRO DE CARACAS (1990). Historia de un boleto. (1ª ed.). Caracas: CAMETRO. Tomados artículos de Alfredo CABRERA y Gilberto ARMAND.

Artículos de Revista

- INSTITUTO DE CIENCIAS SOCIALES (1974). La comunicación en la gran ciudad. Barcelona: Sección de Prensa, Información y Ediciones. Tomado artículo de Luis LEGAZ LACAMBRA.

Fuentes electrónicas

- C.A. Metro de Caracas [Página oficial]. [En línea]. Disponible en: http://www.metrodecaracas.com.ve. [2006, 17 de enero].

- El ángel caído. W. Eugene Smith. [En línea]. Disponible en: http://www.elangelcaido.org/fotografos/esmith/esmithcom.html. [2006, 3 de marzo].

- Unión Internacional de Transportes Públicos (2003). El metro: una oportunidad para el desarrollo sostenible en las grandes urbes. [En línea]. Disponible en: http://www.uitp.com/mediaroom/focus/metro-es.pdf. [2006, 23 de enero]

- Wikilearning (2005). Historia de la Comunicación el siglo XX. Redes y Medios de Transporte. [En línea]. Disponible en: http://www.wikilearning.com/redes_y_ medios_de_transportes-wkccp-6267-3.htm. [2006, 22 de enero].

- Wikipedia (2005). Photo essay. [En línea]. Disponible en: http://en.wikipedia.org/ wiki/Photo_essay. [2006, 23 de enero].

Tesis de Grado

- DE JESÚS, Ana C. & MEDINA, María B. (2004). Venezuela suya: Fotografía documental en la séptima década. Tesis de grado no publicada, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas.

- GONZÁLEZ, Gustavo (2004). Ensayo fotográfico: Labores de la mujer en los Nevados. Tesis de grado no publicada, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas.

- GALLAMINI T., Dense & GARCÍA R., Sherezade (2005). Apóyame: Ensayo Fotográfico de personas con Síndrome de Down. Tesis de grado no publicada, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas.

Fuentes audiovisuales

Fotografías

- BBCMUNDO.COM (2006). El metro de Londres: una mirada subterránea. [En línea]. Disponible en: http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/misc/ newsid_483000 0/4830292.stm.

- SOLER C., Anna (1997 - 1998). No viajo en metro a menudo. [En línea]. Disponible en: http://www.fabricadeimagenes.com/archivos/nosotros/documentos/ anna/noviajo/index.

- HARRIS, Judah S. (2004). The New York City Subway Experience: A photo essay in celebration of the Centennial. [En línea]. Disponible en: http://www.pixiport.com/Gallery-C56.htm.

- ZHOU, Jennifer (2004 - 2006). Shanghai Subway. [En línea]. Disponible en: http://www.angeleyesphoto.com.