



UNIVERSIDAD CATÓLICA ANDRÉS BELLO
Facultad de Humanidades y Educación
Escuela de Comunicación Social
Mención Artes Audiovisuales
Trabajo Especial de Grado

**CARACAS EN MOVIMIENTO: Ensayo fotográfico sobre la
imagen urbana de Caracas en conductores de autobuses**

Autora:
Jessica M. Gerdel Camacho

Tutora:
Elizabeth Zamora Cardozo

Caracas, 2007

“El mismo José Ignacio Cabrujas (...) imaginaba que, si el Padre Eterno hubiese lanzado sobre Caracas el mismo fuego destructor con el que castigó los pecados de Sodoma, los caraqueños, en vez de huir despavoridos como los pobres sodomitas, le hubiesen gritado al creador: «¡Buena idea! Así la volvemos a hacer!»”

Tulio Hernández

A todos los que colaboraron
directa o indirectamente
con el logro de esta meta.
A Caracas...

ÍNDICE

CONTENIDO	PÁG.
Agradecimiento y Dedicatoria	iii
ÍNDICE	iv
INTRODUCCIÓN	1
PRIMERA PARTE: MARCO REFERENCIAL	7
CAPÍTULO I: PENSAR LA CIUDAD MÁS ALLÁ DE SU ESTATUS MATERIAL	8
1. Antecedentes de investigaciones en el área	8
2. Lo urbano como nuevo acontecimiento más allá de la ciudad	14
3. Re-creadores de la ciudad	19
4. Habitar la ciudad a partir de imaginarios	24
5. El lenguaje como instaurador de realidades en el mundo	32
CAPÍTULO II: IMAGINANDO A CARACAS	36
1. Una novela por escribir	36
2. Ciudad ansiosa	41
3. El culto al automóvil	43
4. Valle de balas	45
5. El Ávila como escenario de pertenencia a la ciudad	48
6. “Esta hallaca conceptual que somos”	50
7. Una historia de amor y odio	53

CAPÍTULO III: EL AUTOBÚS COMO ESPACIO DE SIGNIFICACIÓN CULTURAL	56
SEGUNDA PARTE: MARCO METODOLÓGICO	59
CAPÍTULO I: OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	60
1. Objetivos Generales	60
2. Objetivos Específicos	60
CAPÍTULO II: ASPECTOS METODOLÓGICOS	61
1. Delimitación Espacio-Temporal de la Investigación	61
2. Tipo, Diseño y Modalidad de la Investigación	63
2.1. El Instrumento de Investigación	64
3. El Ensayo Fotográfico	68
4. Fases de la Investigación	73
CAPÍTULO III: ANÁLISIS DE RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS	76
1. Los caraqueños y su ciudad	76
2. Imaginando a Caracas a partir de sus lugares	79
3. Los miedos del caraqueño, la edad de Caracas y el sexo de la ciudad	84
4. Sabores de Caracas	85
5. El color de Caracas, lo que gusta y lo que desagrada de ella	86
6. Una frase para Caracas	89
7. Al ritmo de la ciudad: (sobre)vivir y extrañar a Caracas	90
CAPÍTULO IV: PROPUESTA VISUAL PARA EL ENSAYO FOTOGRÁFICO	92

CAPÍTULO V: PRESUPUESTO Y COSTOS DE LA INVESTIGACIÓN	95
1. PRESUPUESTO	95
2. COSTOS	96
TERCERA PARTE: CARACAS EN MOVIMIENTO, Ensayo fotográfico	97
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	128
FUENTES DE INFORMACIÓN Y BIBLIOGRAFÍA	132
ANEXOS	143
ANEXO 1. Entrevista en profundidad a Milton, conductor de autobús de la línea C.C.C.T. – El Silencio	143
ANEXO 2. Tabulación de resultados. Entrevistas estructuradas a conductores de autobuses de la línea C.C.C.T. – El Silencio (1 al 5)	160
ANEXO 3. Tabulación de resultados. Entrevistas estructuradas a conductores de autobuses de la línea C.C.C.T. – El Silencio (6 al 10)	163

INTRODUCCIÓN

La Ciencia como discurso y praxis, se configuró en una institución social que logró a partir de fundamentos como racionalidad, método y supuesta objetividad, erigirse en voz legitimadora de la Verdad. En ese proceder, desacreditó otras formas de conocimiento, de racionalidades e interpretaciones acerca de la naturaleza del mundo y del hombre, presentándolos como contenidos mentales irracionales, primitivos, míticos o falsos que da el ser humano ante la búsqueda de una explicación de sí mismo y de lo que le rodea.

Sin embargo, esta posición de la Ciencia clásica, que nos llega de paradigmas como el positivismo, es criticada por las corrientes hermenéuticas del conocimiento científico. Dichas posturas cuestionan la reflexión epistemológica tradicional, para reivindicar la validez de otros discursos tan legítimos como el científico-académico.

En el estudio de lo urbano, los primeros intentos de aproximación teórico-empírica buscaron, precisamente, hallar caracterizaciones generalizables a las ciudades modernas occidentales, basándose fundamentalmente en fenómenos “objetivos” tales como la economía, la política y los conflictos de clases.

Con las propuestas que han surgido en los últimos años, si bien no ha dejado de reconocerse la importancia que las esferas económica, política y social tienen para la comprensión de lo urbano,

se rescata la importancia de otros ámbitos de racionalidad, expresados en las distintas subjetividades y experiencias de vida narradas por sus protagonistas.

Partiendo de esa concepción, se busca comprender la ciudad más allá de sus aspectos tangibles, aproximarse a lo abstracto, a su reconocimiento como un espacio conformado por elementos de creación imaginaria.

Un autor representativo en ese intento, cuyos textos orientan en gran medida el presente trabajo de grado, es el antropólogo y semiólogo colombiano Armando Silva. En su formulación de la categoría *imaginarios urbanos*, explica que son estos los que permiten a los ciudadanos ponerse de acuerdo en sus modos de ser y de estar de una colectividad (Mujica, 2005: 4).

Bajo esta perspectiva, los imaginarios urbanos a partir de los cuales *existe* la ciudad se componen del elemento físico de esta, de su naturaleza y arquitectura; de las expresiones que se desarrollan en ella, tanto en espacios tangibles como en espacios de ficción (publicidad, arte, narrativas, leyendas urbanas, etc.); y de la autodefinition de sus propios ciudadanos, así como de las interpretaciones que hacen de ella sus visitantes o sus observadores desde otras latitudes.

Al estudiar las ciudades desde los imaginarios urbanos, se privilegia el punto de vista del ciudadano común, aquel que construye marcos de referencia a partir de los cuales se orienta en la ciudad y,

al mismo tiempo que la interpreta y la representa, la construye. Se intenta una aproximación a los *mapas afectivos* donde se produce el encuentro con el *otro*, con quienes se comparte un oficio, un interés, un origen o, en definitiva, un mismo espacio construido socialmente.

En ese sentido, para comprender las ciudades se busca articular sus aspectos tangibles con percepciones académicas, sueños, aspiraciones y representaciones de su gente (Mujica, 2005).

Entre los trabajos de Armando Silva, se encuentra la coordinación de un proyecto¹ que brinde como resultado la publicación de catorce estudios de imaginarios urbanos en ciudades latinoamericanas. Constituye un esfuerzo por dar cuenta de qué significa ser ciudadano de América Latina en tiempos de búsqueda y reforzamiento de identidades, planteadas desde una visión propia, desde dentro.

En el presente trabajo de grado se plantea conjugar la investigación socio-antropológica de lo urbano, en una aproximación a la caracterización de la ciudad de Caracas, con la mirada humanista de la fotografía.

El objetivo general de este trabajo es realizar un ensayo fotográfico a partir de los imaginarios urbanos de conductores de autobuses de una ruta capitalina (C.C.C.T. – El Silencio). La perspectiva metodológica de la que se parte es la cualitativa. El acceso

¹ Proyecto denominado “Culturas urbanas de América Latina y España”, que comprende los países de América Latina y Barcelona. Hasta esta fecha (Julio 2007), la investigación sobre Caracas aún se encuentra en proceso.

a ese mundo de representaciones se realiza a través del lenguaje, de allí que en el trabajo de campo se empleen las entrevistas además de la observación, y para el estudio se incorpore el análisis de discurso.

Durante el período Noviembre 2006 – Mayo 2007 se realizó una entrevista en profundidad y diez entrevistas estructuradas a los conductores. La pregunta central que las orienta es *¿cómo imaginan y recrean a Caracas los conductores de autobuses?*. Con ello no se busca medir aspectos verificables, sino trazos imaginarios sobre la ciudad (Licona, 2005: 147). Es importante destacar entonces que los resultados que se presentan no son cuantitativamente representativos; basan su validez en la significatividad cualitativa.

El trabajo se divide en tres grandes partes, subdivididas en capítulos. La primera de ellas consiste en el marco referencial a partir del cual se realiza el estudio. En él se reseñan antecedentes de investigaciones en el área, así como aquellos elementos que permiten comprender la ciudad más allá de su estatus material. Se incorporan definiciones que se han hecho sobre Caracas, a partir de publicaciones científicas, la literatura, la música y la fotografía, entre otras manifestaciones artísticas. También se presenta a los autobuses como espacios de significación cultural de la ciudad.

En la segunda parte se explican los criterios metodológicos empleados en la investigación, así como el análisis de resultados de la articulación entre teorías sociales, aproximaciones a lo urbano y el trabajo de campo. Adicionalmente, la propuesta visual para el ensayo

fotográfico, el presupuesto y el análisis de costos forman parte de esta sección.

La tercera parte constituye el ensayo fotográfico resultante, conformado por 43 fotografías del total de 388 que fueron tomadas para este trabajo. Los criterios de selección de las mismas partieron fundamentalmente de su contenido –en el ámbito de la significación– y del encuadre –en el ámbito de la técnica–. En segundo lugar, aunque no menos importantes, fueron tomados en cuenta el enfoque y la resolución gráfica proporcionada por la cámara en algunas imágenes.

Luego se presentan las conclusiones y recomendaciones originadas en la experiencia de investigación. En los anexos se pueden consultar las entrevistas realizadas a los conductores.

Se espera que este trabajo pueda presentar la fotografía como una ventana de la realidad caraqueña desde la visión de su autora y de los conductores de autobuses.

En la búsqueda de la comprensión de acciones sociales, de su *sentido*, las corrientes hermenéuticas desde las que aquí partimos apuestan a la distinción entre la tradicional concepción de Verdad y conocimiento verdadero. Este último busca el saber, pero siempre consciente de la imposibilidad de alcanzar una certeza absoluta.

En ese sentido, recordamos la importancia de dar lugar a los discursos cotidianos en la comprensión de lo real, de reconocer que

existen múltiples interpretaciones del mundo y que las muchas maneras de imaginar la ciudad son válidas, pues, como señala Armando Silva, “los ciudadanos, desde siempre, hacen la ciudad interviniéndola” (Silva, 2001: 110).

Se plantea una tarea donde el investigador, como en el poema *Ítaca* de Kavafis, se embarca en un viaje donde no conoce exactamente a qué puerto arribará, ni en cuáles de su camino debe desembarcar; donde lo que importa es el viaje, las experiencias, las imágenes y los relatos del camino: encontrar, cada vez, elementos interesantes para comprender eso que llamamos “realidad”.

Primera parte

**Marco
Referencial**

*“La ciudad es un discurso,
y este discurso
es verdaderamente un lenguaje:
la ciudad habla a sus habitantes”*

Roland Barthes

CAPÍTULO I: PENSAR LA CIUDAD MÁS ALLÁ DE SU ESTATUS MATERIAL

1. Antecedentes de investigaciones en el área

En la presente investigación, el estudio de la ciudad desde aspectos que la constituyen más allá de su arquitectura o su forma física, se basa principalmente en investigaciones previas realizadas por el antropólogo colombiano Armando Silva en el área de simbología urbana.

Silva parte de la consideración del paso que han dado las ciudades, definidas en sus límites físicos, a unas donde la condición ciudadana es definida por lo urbano con independencia de referencias materiales, pasándose del énfasis en lo arquitectónico a aproximaciones culturales.

A partir de la experiencia de investigación sobre marcas graffiti de la ciudad de Bogotá, Silva explica cómo se desarrollaron sus estudios sobre simbología urbana:

Una investigación sobre un tipo de lenguaje urbano nos condujo, no obstante, a definir un tipo de sociedad urbana, la colombiana, inicialmente, pero luego por medio de su comparación y analogía con otras ciudades del continente nos permitió exaltar y comprobar su parentesco con las otras de la América Latina. (Silva, A., 1993: 89).

Posteriormente integró a sus escritos sobre lo urbano, resultado de esos primeros años de investigación, nuevos conceptos para observar cómo la ciudad es vista por sus ciudadanos, con el fin último de aproximarse a la comprensión del sentido en que “(...) ciertos grupos sociales conciben y elaboran los territorios-ciudadanos” (Ibíd.: 90).

A partir de los nuevos conceptos y categorías formulados, Silva y su equipo de trabajo aplicaron el estudio en ciudades como Bogotá y São Paulo, cuyos resultados permitieron una aproximación a los imaginarios urbanos de estas ciudades y una formulación más precisa de “una propuesta de reconocimiento de la ciudad por vía de proyección imaginaria” (Ibíd.: 99), que permita comprender la imagen de la ciudad desde “(...) la participación ciudadana en su construcción simbólica (...) [y de los modos en que] los ciudadanos [usan] su ciudad y también cómo se imaginan que la ciudad se segmenta para ofrecerse (mostrarse) a sus habitantes y extraños” (Ibidem).

Debido a que esta investigación parte de la propuesta metodológica formulada por Armando Silva en esos estudios, no se explicarán en este apartado las categorías que emplea para la comprensión de lo urbano².

² El lector podrá consultar las categorías que componen la propuesta de Armando Silva en los apartados 2, 3, 4 y 5 de este capítulo (especialmente en el cuarto, titulado *Habitar la ciudad a partir de imaginarios*).

Investigaciones de enfoque similar han sido realizadas en países como Colombia y México por distintos autores³, así como también son representativos en el área investigadores europeos como Marc Augè, Michael Maffesoli y Edgar Morin.

En cuanto a Venezuela, Luis Alfonso Mejías publica en el año 2002 un estudio acerca de los *mapas cognitivos* de los caraqueños. Por *mapa cognitivo* entiende una representación mental de procesos psicológicos, perceptuales y cognitivos que cada persona construye acerca del espacio que habita, con el fin de entenderlo y de interactuar con él y en él.

Para el análisis de los mapas cognitivos, considera tres elementos: identidad, estructura y significado.

La principal interrogante que orientó las indagaciones sobre la *identidad*, fue cuáles elementos eran utilizados por los sujetos para identificar la ciudad, orientarse en ella y expresar una determinada imagen de la urbe. Las categorías de las que se partió para el análisis fueron las *sendas*, referidas a conductos o vías que forman parte del itinerario cotidiano de desplazamiento; los *límites o bordes*, que el sujeto no utiliza o no considera senda; los *distritos o barrios*, identificados desde el interior por el sujeto; los *nodos o núcleos*, que constituyen puntos estratégicos en el espacio; y los *hitos o mojones*, que son puntos de referencia usados para la orientación en el espacio urbano.

³ Algunas de estas investigaciones pueden ser consultadas mediante las referencias bibliográficas incluidas en este trabajo.

La *estructura* es considerada como una suerte de diagrama adaptado a la configuración geográfica del espacio, en el cual se proyecta la organización y localización mental que tiene el sujeto sobre los elementos identificados, y donde establece asociaciones y conexiones entre ellos.

En la investigación de Mejías, el *significado* corresponde a los atributos que los sujetos proyectan sobre elementos que conforman el espacio geográfico, con el fin de calificarlos y/o evaluarlos. Para acceder a estos elementos, se preguntó a los entrevistados acerca de la imagen de ciudad con que conciben a Caracas, los elementos urbanos que agradan o desagradan de la ciudad, las características de su Caracas ideal, y la forma en que evalúan la ciudad desde su vida personal.

Entre los resultados obtenidos por Mejías, la Autopista Francisco Fajardo, la Av. Boyacá, la Av. Bolívar y la Autopista Valle-Coche fueron identificadas como las sendas de la ciudad de Caracas. En la graficación de los ejes viales de la ciudad se obtuvo con mayor frecuencia un dibujo sin un patrón de conexión del conjunto vial. Los límites fueron marcados con elementos abstractos y se dibujaron bordes de forma ovalada que permitían identificar la depresión este-oeste. El Ávila fue señalado como el límite norte, y dos o tres protuberancias indicaban Caricuao (al suroeste), Coche (al sur) y Baruta-El Hatillo (hacia el sureste).

Respecto a los distritos, la tendencia fue no individualizar algunos elementos urbanos, sino generalizar y agruparlos en trazados

bidimensionales sobre los que se colocaba el nombre del área o sector, así como dibujos del tipo de vivienda que revelaban la sectorización socioeconómica del espacio en la mente de los sujetos.

Los nodos identificados con mayor frecuencia fueron Plaza Venezuela, las Torres del Centro Simón Bolívar y la Plaza Bolívar. Por su parte, El Ávila constituyó un hito distante debido a su proporción física, que lo hace visible desde casi todo el espacio caraqueño y con ello funciona no sólo como símbolo de caracterización de la ciudad sino también para orientarse dentro del espacio urbano.

Otras categorías que emergieron durante la investigación fueron el *medio natural* (entre los que se señaló al Río Guaire, los árboles, las colinas del sur, sureste y suroeste, el sol y las nubes) y el *deterioro del ambiente físico y psicosocial* (asociado al tráfico caótico, superpoblación, buhoneros, violencia e inseguridad social, contaminación y desechos sólidos).

En el ámbito del *significado*, la imagen de la ciudad fue planteada a partir de un sentimiento ambivalente entre una visión negativa de Caracas (como ciudad no planificada urbanísticamente, con realidades socioeconómicas contrastantes, predominio de áreas marginales, servicios públicos deficientes, medio natural contaminado y sucio, relaciones sociales hostiles, ritmo de vida acelerado y estrés) y una visión positiva (destacan sus paisajes y clima agradables, su consideración como centro que provee oportunidades para el desarrollo personal y social, y su singular diseño arquitectónico).

Los elementos urbanos que agradan de la ciudad fueron identificados principalmente con los del medio natural, las áreas altas de la topografía citadina (en especial El Ávila), las urbanizaciones consideradas de tipo clase media alta –por su tranquilidad y diseño arquitectónico homogéneo-, lugares para satisfacción de necesidades culturales, recreativas y educativas, y aquellos con un contenido histórico y/o tradicional.

Según la investigación de Mejías, desagrada de Caracas la zona del centro de la ciudad, las inmediaciones de la redoma de Petare, las áreas marginales, la concentración excesiva de personas, vehículos y edificaciones, la deficiencia de los servicios públicos y el carácter caótico del tráfico, la basura, el ruido, la violencia, la inseguridad, el diseño antiestético y la promiscuidad.

En cuanto al impacto de la ciudad en la vida de los sujetos, se obtuvo que existen factores positivos como la facilidad de relaciones sociales que proporciona Caracas, una vida más independiente que en el interior del país, posibilidades de estudiar, trabajar y obtener mayores ingresos que en otras regiones, oportunidad de recreación y acceso a la información. No obstante, el estrés, las angustias, neurosis, enfermedades respiratorias, los problemas familiares, el individualismo, el anonimato o la indiferencia fueron identificados como factores negativos de la vida en la ciudad.

El presente trabajo de investigación comparte con el de Mejías las interrogantes formuladas en la dimensión del *significado* en su estudio, pero se inscribe más específicamente en el elaborado por

Silva, en tanto que concibe a la ciudad más allá de sus rasgos físicos o del espacio geográfico que esta ocupa.

El trabajo de grado realizado por Claudia Calcagno (2007) para optar al título de Socióloga en la Universidad Central de Venezuela, también se apoya en la metodología sugerida por Armando Silva para el estudio de lo urbano. Algunos elementos de esa investigación⁴ brindan interesantes pistas para aproximarse al estudio de las ciudades desde esta perspectiva, que incorpora el abordaje de los imaginarios urbanos en la comprensión de ciudades cada vez más complejas, entre las que, por supuesto, se incluyen las latinoamericanas.

2. Lo urbano como nuevo acontecimiento más allá de la ciudad

La reflexión en torno al estudio de la ciudad dio origen a diferentes enfoques y modos de aproximación al fenómeno urbano desde diversas disciplinas del conocimiento científico.

Las primeras concepciones teóricas de la urbe desarrollaron modelos que entendían la sociedad urbana en oposición a la rural, así como a partir de criterios demográficos y su densidad de población. A estos estudios se incorporaron aspectos económicos, de distinciones de clase o grupos sociales, del grado de interconexión y relación entre

⁴ A lo largo de este trabajo de grado el lector encontrará algunas referencias a las reflexiones de Calcagno en su investigación sobre la ciudad de Caracas, especialmente en el *Capítulo II: Imaginando a Caracas*.

los individuos que habitan la urbe, y la heterogeneidad de estas poblaciones, entre otros.

Pero, como señala Fabio Giraldo Isaza (2003):

La ciudad no es simplemente una manera de vivir culturalmente creada, implica la irrupción de una nueva forma, con códigos y símbolos cuya correspondencia con el mundo, da lugar a una nueva realidad; esta, construida por la significación, ha establecido nuevas convenciones y formas de existencia, individual y colectiva. Su complejo entramado, no es un mero cambio del mundo nómada o de la primera agricultura, implica la creación de un diálogo inédito, la del ser humano con el lugar, donde el uno y el otro hacen emerger algo que con anterioridad no existía: la ciudadanía. (p. 10).

Tras la incorporación de elementos como la industrialización y los numerosos avances científicos y comunicacionales, que han hecho cada vez más complejas las ciudades modernas y los patrones de interacción que se dan en ellas, así como los modos de habitar, construir y vivir los espacios urbanos, pensar la ciudad hace necesario orientar la atención hacia una serie de aspectos diversos, pero íntimamente interconectados entre sí.

(...) la ciudad no se limita al espacio físico construido, sino que conforma un cuerpo complejo cuyo significado va más allá de su estatus material. (...) la urbe contemporánea es también una construcción mental, un objeto enigmático que se elabora a partir de imaginarios: supersticiones, suposiciones, mitos, etcétera, y que articula interpretaciones parciales tomadas de distintas fuentes. (Villoria, 2005: 34).

La ciudad, vista como fenómeno complejo, imposibilita su reducción a elementos meramente físicos o funcionales, al margen de su dimensión imaginaria. Tal como señala Néstor García Canclini

(1996), en el intento de abarcar lo macro y microsocioal y de articular conocimientos cualitativos y cuantitativos, una de las zonas donde ello resulta más problemático es la ciudad. Situación que se agrava y genera nuevos desafíos en tiempos de conurbaciones, globalización e integraciones transnacionales. Estas condiciones conducen a las interrogantes:

¿Acaso es posible abarcar con un solo concepto –el de cultura urbana– la diversidad de manifestaciones que la ciudad engendra? ¿Existe realmente un fenómeno unificado y distintivo del espacio urbano (...), o sería preferible hablar de varios tipos de cultura dentro de la ciudad? En tal caso, ¿las delimitaciones deben hacerse siguiendo criterios de clase social, de organización del espacio u otros? (García, 1996: 3).

Luis Cuervo (2003) explica cómo las propuestas de definición del estudio científico de la ciudad y sus principales características se han visto sometidas a discusiones teórico-filosóficas, que contribuyen a redefinir las preguntas centrales y la estructura de los modos de aproximarse al conocimiento e interpretación de lo urbano.

En ese sentido, se ha producido un distanciamiento de posturas tradicionales según las cuales una cierta racionalidad llevaría a la construcción de un conocimiento terminado. De ese modo se posibilita la apertura a nuevas formas de representación de la ciudad como fenómeno con múltiples dimensiones.

En este pensamiento es clave entender (...) cómo la dimensión «lógica» está presente en el mundo psíquico e histórico social, pero (...) no agota este mundo (...). Lo no lógico, el «resto» lo que siempre tratamos de eludir y de negar aplicando los procedimientos de la ciencia a todos los estratos del ser, es, en el individuo y la sociedad mucho más importante (...): el mundo se encuentra en permanente

construcción y no como lo piensa la ciencia convencional, lleno de certezas a través de leyes determinísticas (...). La naturaleza es más rica, más inesperada y más compleja de lo que había imaginado la vieja idea de racionalidad. Hay creatividad en la naturaleza y por supuesto en el ser humano y la sociedad. (Giraldo, 2003: 41, 44).

De allí que, en los últimos años, las ciencias sociales hayan incorporado en su reflexión e investigaciones la estructuración imaginaria del mundo, “(...) tema marginal que era visto tras una sonrisa comprensiva”, considerado por “el objetivismo (...) como un ejercicio insulso o un desperdicio de tiempo (...)” (Vergara & Licon, 2001: 5).

Bajo esta perspectiva, la ciudad es concebida como creación, como “(...) un mundo de instituciones y significaciones imaginarias que crean, en procesos complejos a la ciudad y al ciudadano” (Giraldo, 2003: 65). Representa el escenario de un fenómeno circular, donde se da la acción del hombre sobre el hombre, convirtiendo a la ciudad en mediadora: “hecha por los hombres, ella educa a los hombres” (Ledrut, 1976: 196).

En palabras de Fabio Giraldo (2003), es esta “especificidad fenomenológica de las formas que crea y a través de las cuales existe” (p. 69), la que da como resultado el complejo mundo de significaciones e instituciones imaginarias que, a la vez que crean a la ciudad a partir de los individuos, también crean a estos a partir de aquélla. La ciudad se mantiene unida a través de esas instituciones, concebidas en su sentido más amplio, en tanto valores, normas, lenguaje, herramientas, procedimientos y formas de vivir y construir

la ciudad, donde el individuo es también institución. Es la ciudad dada como forma instituida, pero, a su vez, instituyente.

Una ciudad no sólo es topografía, sino también utopía y ensoñación. (...) Una ciudad es imagen abstracta, la que nos hace evocar alguna de sus partes, pero también es iconografía (...). Una ciudad es una suma de opciones de espacios, desde lo físico a lo abstracto y figurativo, hasta lo imaginario, que hoy pasa también por su construcción mediática-digital. (Silva, A., 2001: 115).

En la ciudad actual, el espacio público entendido como el de las significaciones imaginarias, replantea la complejidad del lugar: la acción urbana ahora puede o no tener como medio un espacio público físico.

Adicionalmente, la ciudad ofrece diversidad de temporalidades y ritmos. Conjuga pasado, en tanto memoria; presente, al ser vida; y futuro, al ser imagen. Evoluciona y se transforma en sentidos y ritmos que no tienen definición previa y, en ocasiones incluso, opuestos.

El espacio social, al pertenecer a distintos momentos temporales e históricos, es un producto multi-generacional, donde no sólo se entrecruzan generaciones sino agentes y actividades diversas con temporalidades propias. Al explicar estos elementos, Luis Cuervo (2003) destaca que:

El reconocimiento de la temporalidad propia de lo urbano contribuye a comprender y descifrar más adecuadamente sus relaciones con otros dominios y ámbitos de lo social para salirse de la falsa y empobrecedora dicotomía que entiende lo socioespacial, o bien como mero reflejo de lo social, o bien como generador primero de lo social. Esta relación debe ser entendida como de

determinación en doble vía y con una intensidad e importancia cambiante a lo largo del tiempo. (p. 125).

En consecuencia, un intento de aproximación a la ciudad como producto intersubjetivo, debe comprender “lo urbano como un nuevo acontecimiento más allá de la ciudad” (Silva, A., 2001: 109), no puede conformarse con una suerte de fotografía de su aspecto exterior, arquitectónico o urbanístico. Este, por supuesto, también otorga interesantes pistas acerca de aquello que subyace a la realidad de cada ciudad, siempre que se logre penetrar en la lógica implícita en ellos, comprenderlos no como meros objetos presentes allí, en la infraestructura de la ciudad, sino como objetos significantes, cuyo origen no se halla en otro lugar sino en los sujetos que la habitan y que la construyen y re-construyen diariamente, a través de sus acciones y formándose ellos mismos, a la vez, desde los intercambios y la estrecha interrelación que establecen con su espacio de acción cotidiano, con su ciudad.

3. Re-creadores de la ciudad

Cuando Fabio Giraldo (2003) se pregunta dónde están las ciudades, encuentra que están en la pauta de interrelaciones de la gente que vive ahí. Como concluye en su interpretación de Sófocles y Castoriadis: la ciudad es la gente y la gente crea la ciudad.

La urbe, en tanto sistema complejo socioespacial, existe objetivamente al operar como sistema y conjugar la acción de

múltiples actores y agentes, pero también como producto intersubjetivo, colectivo e individual (Cuervo, 2003).

La ciudad no sólo es un producto social, colectivo, por la historia acumulada que heredan los sujetos que la habitan, sino también porque crean instancias para definir si ello coincide con sus expectativas. En esa medida, parte de lo que conforma a la ciudad deviene en representaciones mentales, socialmente creadas, que dan sentido a las modificaciones que cada generación incorpora en su construcción cotidiana del espacio citadino.

Lo urbano como espacio representado, además de espacio físico, coloca las narraciones sobre la ciudad en un papel definitorio para comprender cómo los sujetos tejen discursos que expresan múltiples maneras de verla y explorarla.

En el estudio de los modos en que los sujetos dotan de sentido a su realidad y las estrategias que emplean para construir y dar significado a sus prácticas cotidianas, dar la voz a los personajes investigados permite una construcción de conocimiento conjunta con ellos, apoyada en los postulados de las corrientes etnometodológica y hermenéutica, donde la intersubjetividad y la reflexividad son concebidas en función de comprender a los individuos desde el conocimiento que poseen de sus cursos de acción habituales, de sus escenarios frecuentes.

Miguel Aguilar, Raúl Nieto y Mónica Cinco (2001), ante la pregunta ¿qué es una ciudad para quien la habita?, al estudiar las evocaciones de la Ciudad de México, indican que:

Probablemente es, entre muchas otras cosas, un objeto reflexionado en común, un lenguaje que es hablado con otros y por otros. Es el nombre que se le pone a la experiencia de la velocidad o la lentitud, a los afectos y asombros, a las dificultades y al gozo. Se quiere decir con esto que la construcción del objeto público *ciudad* requiere de procesos de nominación social, de focalización de experiencias, de elaboración y aprendizaje de discursos que crean un mundo de sentido común al cual se recurre consistentemente y con legitimidad. (p. 168).

La dimensión subjetiva de la ciudad, su concepción como vivencia, alude al establecimiento de una relación fenomenológica con ella, concebida como un caudal de experiencias. “La persona (...) sostiene con la ciudad una relación permanente de creación de sentimientos, representaciones y generación de expectativas que aunque se vive de forma íntima y profunda, hace parte constitutiva de lo que la ciudad es, fue y puede llegar a ser” (Cuervo, 2003: 116-117).

El sujeto de la ciudad debe concebirse como *sujeto en proceso*. Armando Silva (2006), citando a c, señala que “La ciudad es un objeto a la vez construido y por construir; en permanente construcción. Funciona como *polis*: organización racional del espacio, totalidad que instituye el poder del logos (...); pero también como imaginario (...)” (p. 143). ”

En ese sentido, el sujeto es virtual y actualizado como ciudadano, lo cual alude a su capacidad para ser también sujeto realizado, en la medida en que elabora contratos de manera

permanente y espontánea con quienes interactúa en su andar cotidiano en la ciudad. De ese modo, “el ‘contrato’ o quizá mejor ‘el pacto’, permite el uso y apropiación de la ciudad dentro de cierta ‘competencia’ a quienes tienen la capacidad de ejecutarlo” (Ibidem).

De allí que este enfoque de estudio de lo urbano se identifique con la aproximación fenomenológica –con Alfred Schütz como máximo exponente-, basada en la filosofía de Edmund Husserl y en la sociología comprensiva de Max Weber, que parte de la búsqueda del conocimiento de lo cotidiano, enfatizando la necesidad de *comprender* en lugar de *explicar* la realidad. En pro de ello, describe al sujeto en su mundo cotidiano y la interpretación de sus significados, preguntándose por las formas y procesos que instituyen intersubjetivamente las estructuras de la realidad, a través del mundo conocido y las experiencias compartidas de los sujetos, en un proceso de construcción y reconstrucción permanente de la vida social (Rizo, 2005).

Como señala Fabio Giraldo (2003), el mundo humano es un mundo de significaciones, su aparición tiene como primer modo de existencia la del *sentido*.

Por ello, en esta investigación se señala desde un primer momento que los principales y mejores testigos para el estudio de lo urbano no son otros que los personajes de la ciudad, que se hallan en contacto diario con la calle, con ese mundo de significados que han construido, de los cuales se apropian y re-construyen en su andar por el espacio y tiempo que constituye a la ciudad que viven.

Se trata de *actores sociales*, tanto en el sentido weberiano de la acción social llevada a cabo por unos actores que la dotan de sentido, como en el dramaturgico desarrollado por Erving Goffman, en cuyo planteamiento teórico las personas (*personajes*, si nos referimos a la figura dramaturgica) se re-conocen en y a través de su presentación cotidiana ante los otros: la *actuación*, considerada como “toda actividad de un individuo que tiene lugar durante un período señalado por su presencia continua ante un conjunto particular de observadores y posee cierta influencia sobre ellos” (Goffman, 1994: 33).

Así, el entorno que encuadra al informante, al testigo de estas investigaciones, suele ser sólo uno entre todos aquellos donde despliega sus actividades diarias. Este factor “impele a buscar en qué *dominios* –ligados a espacios y lugares-, bajo qué *papeles* y con qué *auditorios* interactúan, emplazando de esta manera cada circunstancia sólo como uno de los varios escenarios entre los que actúan cuando hacen ciudad” (Vergara, 2005: 216).

Las *actuaciones urbanas*, la teatralidad diaria de los sujetos como la llama Armando Silva, hacen que el individuo se vincule con su ciudad de modo permanente y performativo. El carácter urbano de la ciudad, su organización cultural como espacio físico y social, plantea a la urbe ante la construcción de sus sentidos.

La reproducción del *mundo de la vida* queda a cargo de las operaciones interpretativas de los mismos actores (Habermas, 1989: 404).

El problema de lo urbano exige, pues, una re-categorización que plantee la ciudad como tejido simbólico, como “ciudad vivida, interiorizada y proyectada por grupos sociales que la habitan y que en sus relaciones de uso con la urbe no sólo la recorren, sino la interfieren dialógicamente, reconstruyéndola como imagen” (Silva, A., 1993: 100).

4. Habitar la ciudad a partir de imaginarios

Las creaciones de mundos por parte de los actores sociales poseen sentido en virtud de esquemas que les otorgan Significaciones Imaginarias, las cuales –según varios autores (Giraldo, 2003 & Silva, A., 2006)- son construcciones abstractas, pero no menos reales que aquellas que tradicionalmente son consideradas de ese modo, e incluso son identificadas por algunos como “más reales que lo real físico” (Giraldo, 2003: 25).

La importancia de dichas significaciones en la institución de la ciudad, radica en que el tejido de ellas orienta la vida de la ciudad y sus integrantes, posibilitando la unidad de la institución social que allí tiene lugar. A estas significaciones se les denomina *imaginarias* debido a que no se agotan en referencias racionales, aluden a un orden simbólico al que corresponde la dimensión imaginaria de la ciudad (Ibid.: 66-67).

La capacidad de lo imaginario para hacer surgir algo sin referencia racional y que pudiera no haber sido, no debe confundirse

con lo que comúnmente se llama mentira o secreto, donde voluntariamente se omiten o manipulan elementos al plantear una visión de la realidad.

(...) lo imaginario no son mentiras ni secretos, pues muy por el contrario, se viven como verdades profundas de los seres así no correspondan a verdades comprobables empíricamente. Unos ciudadanos bogotanos o paulistanos pueden creer desde sus puntos de vista ciudadanos que sus ciudades son grises y no hay una prueba científica que las demuestre como tal. Los imaginarios son así verdades sociales, no científicas (...). (Silva, A., 2006: 97).

Desde esta perspectiva, los estudios sobre imaginarios buscan entender cómo los ciudadanos construyen, desde sus deseos, modos grupales de ver, vivir, habitar y deshabitar sus ciudades (Silva, A., 2001: 107-108). De allí que Ernesto Licona (2005) afirme que “Las imágenes no son el mundo sino una lectura humana del mismo” (p. 163).

La ciudad, bajo este paradigma, debe entenderse entonces como una proyección de imaginarios sociales en el espacio. Como indica Maite Villoria (2005), “los imaginarios urbanos no se componen de una serie de imágenes concretas, sino que son la forma a través de la cual percibimos la ‘realidad’ y nos relacionamos con dicha ‘realidad’. Los imaginarios modelan nuestros comportamientos y nuestra comprensión del mundo” (p. 34). Así, la ciudad es habitada a partir de dichos imaginarios que articulan y dan significado a las experiencias del sujeto en la urbe.

La imagen urbana, como representación mental, responde a una construcción simbólica que hacen las personas a partir de su

ubicación en determinado lugar. Tal construcción de la imagen remite a la relación del habitante con su entorno, funcionando para diversos propósitos, entre los que se encuentran orientar las acciones e interacciones de los pobladores de la ciudad, como conjunto normativo, y regular el uso del territorio y las formas adecuadas de apropiarse de él: en definitiva, para que los sujetos puedan ubicarse espacial y socialmente (Fuentes, cp. Liconá, 2005: 165).

Es interesante la distinción que hace Ernesto Liconá (2005), basándose en lo que señala David Walmsley, respecto al concepto de imagen urbana, pues denota la complejidad de sus procesos de significación:

(...) la imagen urbana es parcial porque no cubre la totalidad de la ciudad. Simplificada porque omite una gran cantidad de información, incluso para aquellas áreas que sí considera; idiosincrásica en el sentido de que cada imagen urbana es única y distorsionada porque se basa sobre nociones subjetivas, más que en direcciones y distancias reales (pp. 165-166).

En estrecha relación con estas afirmaciones, Abilio Vergara Figueroa (2005) indica que

(...) para el urbícola, no importa que esta imagen [la del mapa urbano⁵] totalizadora se constituya de fragmentos, ni tampoco importa cuán abarcativa es dicha imagen, pues ella, a pesar de que se toma conciencia (...) de que no poseemos la ‘representación’ de toda la ciudad, se constituye como nuestro universo y lo situamos ‘rellenando’ –en el nivel inconsciente– sus espacios con penumbras que significan precisamente frontera, y es ese mapa el que da seguridad cenestésica e incluso ontológica (p. 198).

⁵ Abilio Vergara utiliza este concepto en el sentido de aquellas construcciones “que habitan en las evocaciones o los proyectos cotidianos... [y que] estructuran no solamente nuestros recorridos, sino también nuestro emplazamiento en ese mundo” (Vergara, 2005: 198).

El *mapa* urbano al que hace mención Vergara, así como el *croquis* del que habla Armando Silva (2006: 66 y ss.), aluden a formas de representación asociadas al territorio, que puede ser recorrido física o mentalmente, donde se ubican sus contenidos y límites a través de operaciones simbólicas. La diferencia entre ambos se halla en que el mapa puede dibujarse con una línea continua que simule visualmente el objeto que se desea representar, mientras el croquis busca representar sólo límites evocativos o metafóricos. En ese sentido, Silva plantea el territorio no como mapa, sino como croquis, en la medida en que los usos de la ciudad van configurando unidades diversas, variables en la concepción de esta y los modos de orientarse que tiene cada habitante.

“(...) lo urbano excede la ciudad, situación que hace del paradigma de la ciudad imaginada su más fuerte registro. La ciudad pasa a ser aquella concebida en los croquis sociales de sus moradores” (Silva, A., 2001: 115).

Estos procesos de significación e interpretación de la ciudad se constituyen a través de *imágenes urbanas* e *imaginarios urbanos*, cuya distinción radica en que las primeras se refieren a la realidad percibida, al mundo representado como tal; y, las segundas, “son voluntariamente separadas de la realidad y constituyen el fundamento de la capacidad para considerar el pasado, el posible futuro e incluso lo que no existe” (Licona, 2005: 150).

Hacia 1970, Kevin Lynch señaló como elementos estructurantes de la imagen urbana las sendas, bordes, barrios, nodos y mojones, los

cuales fueron descritos en el primer apartado de este capítulo, en referencia al trabajo de Luis Alfonso Mejías (2002), basado en dichas categorías.

El principal obstáculo que presenta el planteamiento de Lynch radica en que explora únicamente la percepción del espacio por parte de los habitantes de una ciudad, dejando a un lado el reconocimiento de que la representación de esta pasa por acontecimientos, personajes, lugares, olores, trayectos, recuerdos e imágenes, etc., que plantean una construcción simbólica de la urbe y no sólo una estadía física en ella.

En ese sentido, son importantes los aportes de Armando Silva al análisis del elemento mental y simbólico de lo urbano. A diferencia de Lynch, Silva da prioridad al orden de los significados, e identifica como componentes de las evocaciones urbanas –como denomina a las imágenes o imaginarios urbanos- los acontecimientos, las identidades, las ensoñaciones y los usos (Licona, 2005: 167).

Según la propuesta de Armando Silva, algo *acontece* cuando se piensa que ocurrió de alguna manera. Por *identidad* se entiende la evocación realizada hacia un modo de caracterizar la ciudad, diferenciándola de otras o como particularidad concreta con que se le asume y define. En la *ensoñación* la evocación vive un mayor descontrol, remitiendo a los ciudadanos a imágenes de fuerte proyección fantástica. Finalmente, los *usos* se refieren a la utilización de la ciudad de acuerdo a escalas y croquis elaborados a partir de rutas, visitas y entretenimientos cotidianos (Ibidem).

Silva (2006: 100 y ss.) postula tres instancias que deben recorrer los estudios de los imaginarios como objeto a revelar: a) lo imaginario como marca psíquica, b) en cuanto a los modos en que la técnica permite la expresión de una representación colectiva, la comunicación y la interacción sociales, y c) el imaginario como construcción social de la realidad.

En la instancia de inscripción psíquica, cuando lo que Silva llama *fantasma urbano*⁶ aparece, domina el orden imaginario. En esos casos, los estudios sobre lo urbano privilegian momentos donde los sentimientos son dominantes ante la razón y se dirigen a revelar situaciones donde la colectividad viva o se exprese en algún límite de la realidad prevista.

Como posibilidad que brinda la técnica y la tecnología para la representación colectiva, se materializa la irrupción de una producción imaginaria. Cada época de una ciudad puede representarse según las técnicas expresivas de las que dispone.

Una de estas técnicas mediadoras es la fotografía, que no sólo puede funcionar como vía de acceso y mantenimiento de la memoria de una ciudad y las vivencias de sus habitantes, sino también como depositaria de las fantasías ciudadanas y, desde la perspectiva planteada en esta investigación del estudio de lo urbano, puede

⁶ “Llamo *fantasma urbano* a aquella presencia indescifrable de una marca simbólica en la ciudad, vivida como experiencia colectiva, de todos o de una parte significativa de sus habitantes, por la cual nace o se vive una referencia de mayor carácter imaginario que de comprobación empírica” (Silva, A., 2006: 113).

constituir incluso una producción imaginaria en sí misma, susceptible de ser tomada como objeto de estudios posteriores.

Los imaginarios, como construcción social de la realidad, brindan una condición cognitiva. Refieren a representaciones colectivas que rigen los procesos de identificación e interacción sociales, y que tienen que ver con visiones del mundo, formas de expresión y mecanismos de percepción y producción social, con imágenes de la vida cotidiana.

La capacidad de simbolizar, de imaginar, que tienen los seres humanos, filtra y modela lo que perciben y, en consecuencia, también los relatos que hacen de su cotidianidad. A través de ello, le atribuyen cierta condición a los elementos con los que conviven y, en ese sentido, “las construcciones simbólicas son también maneras de imaginar lo posible” (García Canclini, cp. Calcagno, 2007: 12) o, como señala Armando Silva (2006), “lo real se alimenta de lo posiblemente imaginable” (p. 72).

Aunque los relatos que los sujetos hacen de sus percepciones pueden ser representados en imágenes visuales, existe una serie de estrategias discursivas por medio de las cuales narran las historias de su ciudad. Estas estrategias son denominadas por Silva (2006) como *punto de vista ciudadano*, categoría que describe en dos sentidos: como estrategia de enunciación con competencia comunicativa verbal y visual, y en relación con un patrimonio cultural implícito (pp. 45 y ss.).

La noción de *punto de vista* constituye una marca espacial, al referirse a aquello que el sujeto reconoce porque puede verlo, y también una marca narrativa, en la medida en que el ciudadano cuenta aquello que reconoce o sabe. “La suma imaginable de los puntos de vista de los ciudadanos de una ciudad integra la lectura simbólica que se hace de la ciudad. Corresponde a su representación y a las distintas estrategias narrativas” (Ibíd: 47). En otras palabras, “Cada urbe, hablando culturalmente, será entendida como la suma hipotética de los distintos puntos de vista ciudadanos” (Silva, A., 2001: 108).

Es importante la concepción del punto de vista como operación de mediación entre la imagen y su observador real, pues la captura de un registro visual, como se explicará más adelante, también compromete la mirada: parte de un “sujeto de emociones que se proyecta y se ‘encuadra’ en lo que mira” (Silva, A., 2006: 48).

El punto de vista ciudadano constituye un objeto de exhibición pública que convierte la mirada del espectador en la de un ciudadano, ya que lo que este observa se encuentra dentro de un panorama global, accesible a los habitantes de una ciudad dada. Cuando el sujeto observa la imagen, trata de hacer coincidir lo que sabe con lo que conoce a través de ese nuevo mensaje: encuadra lo que ve. De ese modo, de la mirada ciudadana se desprenden consecuencias. Esta activa la fantasía, es punto de desencadenamiento de fantasmas que pueden ser individuales o colectivos, genera conjuntos iconográficos que cumplen su función de mostrarse y simultáneamente definen a la ciudad (Ibíd.: 49-51).

En definitiva, la percepción de la ciudad implica un proceso de selección y construcción de esta como objeto simbólico, donde el componente imaginario resulta de vital importancia para comprender la conformación de los órdenes sociales de la urbe, lo que sus habitantes conocen y reconocen como realidad, y que al pasar por todas las instancias de la vida social conlleva un efecto práctico sobre el mundo.

5. El lenguaje como instaurador de realidades en el mundo

Al examinar la producción de las imágenes mentales, Ernesto Licona (2005) indica que no son producto exclusivo de la percepción, sino que en ello también intervienen elementos como el lenguaje, la memoria y la práctica social. Cuando explora la manifestación lingüística de la imagen mental y la relación entre percepción espacial y lenguaje, afirma que

(...) el habitante de la ciudad la percibe a través de los sentidos y la organiza por medio de un sistema lingüístico. El lenguaje es un sistema estructurante que le permite al habitante ordenar y/o fundar la ciudad-mundo, ya que el habitante (...) construye imágenes que transforma en palabras. (pp. 163-164).

En ese sentido, y debido a la imposibilidad de observar las imágenes mentales de los ciudadanos, el lenguaje es el medio a través del cual se accede a ese mundo de representaciones y que remite a la relación del habitante con su entorno. La lengua se torna fundamental puesto que las imágenes urbanas se crean sobre la base del sistema lingüístico de la cultura de una ciudad.

Del mismo modo, el lenguaje juega un papel importante en la medida en que los ciudadanos perciben y nombran aquellos elementos susceptibles de ser reconocidos.

(...) es sólo y a partir del lenguaje que los individuos clasifican, jerarquizan y relacionan los objetos y/o espacios de la ciudad, que al nombrarlos se evoca su imagen para que posteriormente las personas, a través de las palabras, notifiquen su significado (Licona, 2005: 165).

Un sistema de signos, considerado en una forma básica, abstraída de su contexto social, se revela como carente de sentido. El signo no alcanza significar algo sin el uso introducido por quienes lo emplean en su cotidianidad. Como señala Hugo Aguilar (2003), “el signo, sólo instalado en la vida social adquiere su dimensión semántica como instrumento de generación de sentido, no antes” (p. 2).

En referencia al carácter performativo del discurso, Aguilar (2003) explica que es precisamente en su uso social que el lenguaje adquiere su doble potencialidad de significación. “(...) por un lado es capaz de nombrar al mundo, y por otro, es capaz de instaurar realidades en ese mismo mundo que nombra” (p. 4).

Este proceso se concreta a partir de dos modos complementarios. En primer lugar, aquel donde el enunciador elabora y presenta el discurso, generando sentido desde el momento en que este es producido. En segundo lugar, donde el discurso funciona, a su vez, como portador de las condiciones lingüísticas que le harán posible al receptor reconocer y establecer un sentido que es, en sí

mismo, una configuración del mundo siempre valorativa, en la medida en que la propia enunciación lo es y que, en el intercambio discursivo de los sujetos, genera la construcción social de lo real (Ibíd.: 4-6).

Los seres humanos construyen sus identidades personales y comunitarias atravesados por el lenguaje, con el que aprenden a actuar, a valorar, a pensar y a representarse su mundo cotidiano. “El análisis de los discursos sociales abre camino, de esa manera, al estudio de la construcción social de lo real” (Verón, cp. Aguilar, 2003: 5).

En ese sentido, el lenguaje es más que un “medio” a través del cual hacer fluir la comunicación, constituye una “grilla configuradora”, guarda la memoria de lo que el sujeto puede o no ser, hacer, pensar y actuar. “La discursividad social se nos presenta así como un proceso de construcción de sentido” (Aguilar, 2003: 5).

Armando Silva (2006), cuando desglosa los modos que emplea para el registro de imágenes con carácter metafórico, formula la categoría de *evocación*. Con ella se busca registrar representaciones como ubicación de lugares, personajes recordados, sitios de uso, escalas cromáticas y olfativas, recuerdos, acontecimientos e imágenes con que se identifican determinados sitios (p. 156).

Cuando hablamos de evocación se piensa en recuerdos, o bien en imágenes retorizadas, que siempre expresan algo distinto de lo que hablamos: cicatriz esencial del lenguaje que al no poder expresar sus silencios, cuando precisamente habla, lo hace mediante otros subterfugios mentales. Cuando la misma gramática se ha

enfrentado a las evocaciones, recurre a las anáforas o las elipsis para indicar que allí hay un vacío o que lo que se manifiesta no es lo que se quiere decir; frases incompletas o de doble sentido, y por tanto de carácter simbólico, que requieren un tratamiento enunciativo antes que sólo sintáctico o gramatical. (Ibidem).

Así entonces el lenguaje, como instaurador de realidades en ese mundo que nombra, funciona como estrategia central en el estudio de los imaginarios urbanos.

Lo que los ciudadanos dicen –así como también aquello que deciden callar- acerca de su ciudad, permite identificar sus modos de ver un mundo y configurarlo a partir de esa visión.

CAPÍTULO II: IMAGINANDO A CARACAS

Si bien cada habitante de la ciudad construye sus propios mapas mentales y modos de representar su vivencia en la ciudad, existen emplazamientos comunes en las imágenes construidas socialmente.

En el intento de definir a Caracas existen categorías recurrentes, derivadas de investigaciones científicas, publicaciones diversas o manifestaciones artísticas como la literatura y la fotografía. A partir de ellas, se esbozarán algunas de las versiones en que se presenta la ciudad a quienes buscan aproximarse a los imaginarios caraqueños desde esos documentos.

1. Una novela por escribir

Tulio Hernández, al inicio de su artículo Caracas: odiada, amada, desmemoriada y sensual (1998), cuenta que si un turista se guía confiadamente por las referencias históricas de Caracas, una ciudad fundada en 1567, partirá hacia su visita esperando encontrar una ciudad vieja y cargada de memoria. Para su lamento, se topará con una Caracas que no atestigua sus cuatrocientos cuarenta⁷ años de existencia o sus tiempos anteriores.

⁷ A la fecha de la realización de este trabajo de grado, año 2007.

Hernández (1998) califica a Caracas como “una ciudad eternamente nueva”, donde se ha instaurado

(...) una urgencia del tiempo histórico con el que sus habitantes y constructores, periódicamente, han intentado vencer la adversidad, liberarse del asedio de la naturaleza, o intentar, por fin, terminar un proyecto que ha sido sólo eso: la promesa irrealizable de una ciudad siempre inconclusa. (s/n).

Este carácter inconcluso de Caracas fue una de las grandes quejas que tuvo José Ignacio Cabrujas, reconocido escritor y dramaturgo de estas tierras, al referir que “en esta ciudad, (...) la palabra antiguo es apenas una ironía” (Cabrujas, 1990: 7).

Para Manuel Llorens (s/f), una frase como “La nostalgia del caraqueño” es disonante, ya que la conservación de la memoria no puede ser considerada una costumbre venezolana. Para él, Caracas “tiene sabor a demolición, tufo a basura y escombros. La conservación histórica nunca ha sido nuestro fuerte, (...) la epidémica desaparición de obras de arte parece el resultado de un asesino en serie ensañado con la vía pública” (s/n).

La región ocupada por Caracas fue descrita como “carente de historia” desde sus orígenes. De acuerdo con lo que señala Llorens en su artículo, la novela En busca de El Dorado –de Naipaul- relata en sus primeras líneas que “No había monumentos: nadie los echaba en falta”.

Desde el siglo XIX Caracas fue sumergida en numerosos trabajos urbanísticos, con avances y modificaciones veloces. En poco

más de una década Antonio Guzmán Blanco realizó numerosas construcciones en su intento obsesivo de hacer de Caracas una pequeña París. Posteriormente, con la irrupción del petróleo en la economía venezolana, la construcción adquirió una mayor aceleración a causa del gran caudal de recursos disponibles para tal labor. Tanto Juan Vicente Gómez como Marcos Pérez Jiménez legaron a la ciudad numerosas obras de infraestructura que revelan la política que, en el período dictatorial del segundo, se dio en llamar el concreto armado.

Una acelerada transformación del medio físico, como recuerda Tulio Hernández (1998), repercute ineludiblemente en la del paisaje humano. Así como Caracas se caracteriza por estar en permanente plan, en continua construcción, sus habitantes comparten con ella esa actitud que Cabrujas (1990) llamó la cultura del “mientras tanto y por si acaso”:

(...) Caracas pertenece al ámbito de la destrucción deliberada, como un ladrillo erróneo que termina por no dejarnos satisfechos. Caracas es una ilusión de inconformes, y asumirla de otra manera es, sencillamente, creer que vivimos en otra parte y no en lo que hemos fabricado, mientras tanto y por si acaso. (p. 10).

La ciudad no sólo ha visto erigir en ella desbocadas construcciones, sino también la frecuente demolición de obras para colocar en su lugar otras que, muy probablemente, serán derrumbadas posteriormente con el mismo fin, siempre en esa búsqueda por construir una ciudad que refleje el sentir de sus habitantes.

Lo que solíamos llamar recuerdos, visiones que te asaltan, experiencias que tienen que ver con un muro o con el tamaño de

una sombra o las peripecias de un picaporte, toda esa memoria pertenecía a una ciudad muerta, a una ciudad que vivía en mí, como un relato de fe. Quiero decir que la ciudad existía sólo en la medida de un testimonio, que vanamente intentaba explicar. (...) Puedo evocarla por los sonidos, por los ladridos, por las voces, por los latidos del corazón, por mi intimidad amenazada en esa aventura, pero jamás por la arquitectura que recorrí. (Cabrujas, 1990: 8).

Tras estas líneas, Cabrujas enuncia que para reconocer a Caracas se requiere de una arqueología del derrumbe, donde la única historia posible de la ciudad parece estar en su gente, a quienes el pasado de la urbe no les hace falta para vivir, pero, al contrario, sí su pasado personal, el conocimiento del propio lugar y origen que los definen.

[Con] cuatrocientos años de provisionalidad (...) Se habla entonces de humanizarla, de arborizarla, de repintar el Panteón Nacional y vigilar algunos materos municipales, olvidándonos que una edificación o una calle, son usos y no intenciones, y que las ciudades carecen de objetivos, como no sean aquellos que definen a sus habitantes. (Ibíd.: 10).

Pero Cabrujas no es el único a quien causa amarguras el carácter demoledor caraqueño. Elisa Lerner, en un ensayo escrito en 1980, manifiesta que, a veces, teme que no hay nada que evocar pues Caracas es continuamente arrasada por los avatares de una arquitectura “que suele ser tan blanda como una moda” (s/n).

Manuel Llorens (s/f), en su intento por dilucidar de dónde provienen las nostalgias que los caraqueños enuncian al estar lejos de su tierra, se pregunta:

¿En qué consisten las nostalgias de los caraqueños? ¿Qué cosas extrañamos? ¿Qué nos pesa lanzar al olvido en medio de una ciudad siempre improvisada, siempre en perpetua demolición. En qué consisten las nostalgias de aquellos que habitan un lugar constantemente amenazado con el derrumbe. (...) Con proyectos construidos mientras aguantamos ansiosamente la respiración, con edificaciones e ilusiones siempre a punto de caer, hechas con temor y a corto plazo. (s/n).

La sensación de tumbar y edificar que genera esta urbe, hace de la demolición su principal sentido arquitectónico. La sucesión de resoluciones que, como indica Calcagno (2007), terminaron siendo provisionalmente permanentes, hace que en Caracas todo tenga “un constante aspecto de provisionalidad que contribuye al deterioro físico y visual de la ciudad” (Liscano, cp. Calcagno, 2007: 57).

William Niño Araque (1993) explica a través de una analogía entre la literatura y la arquitectura caraqueña, cómo la ciudad, en una suerte de novela inacabada, posee una trayectoria urbanística con cambios de autor, de estilo y hasta de género literario (p. 211).

De este modo, a Caracas le es asignada como una de sus características definitorias lo que podríamos llamar *la apología de la demolición* y que se corresponde con aquella cita de Cabrujas a la que se aludió en la primera página de este trabajo de grado:

El Padre Eterno destruyó a Sodoma asqueado de tanta sinvergüenzura y de tanto malentretenido. Los pobres sodomitas corrían desesperados ante tanto fuego y tanto rayo y tanta tierra abierta.

De haber sucedido en Caracas, le habríamos dicho al Creador: ¡Buena idea! ¡Así la volvemos a hacer! (Cabrujas, 1990: 11).

2. Ciudad ansiosa

Una de las transformaciones que incorpora la vida citadina es la concepción y el uso del tiempo y del espacio. La vida de la ciudad pasa a caracterizarse por una fluidez de las relaciones y las temporalidades.

El sociólogo alemán George Simmel, en su ensayo Vida mental y metrópolis (1976), identificó diversos elementos que dan su carácter a la vida en la ciudad. Uno de ellos es la naturaleza veloz y efímera de las imágenes existentes en la urbe. La consecuencia más directa de ello es un desarrollo agudo de la intelectualidad y conciencia del individuo, en contraposición al habitante del espacio rural, donde prevalece lo subjetivo como consecuencia del monótono, habitual y constante estilo de vida.

La cultura de la rapidez de la que habla Tulio Hernández (1998), en referencia a la velocidad en que se construyen y derrumban edificaciones en Caracas, también se relaciona con la prisa urbana de unos ciudadanos siempre ansiosos en un espacio común.

Ese medio de vida agitado al que se ve sometido el habitante urbano, hace que este desarrolle ciertas capacidades especiales, como una mente calculadora y una conciencia particular del entorno.

Una ciudad como Caracas, además de siempre improvisada y caótica, plantea este vivir apresurado que recuerda la canción *A rodar mi vida* (Álbumes *El amor después del amor*, 1992 & *Euforia*, 1996)

del cantante argentino Fito Páez: “siempre se hace tarde en la ciudad”. Los caraqueños se ven en la necesidad de planificar mentalmente sus desplazamientos en la urbe, previendo cualquier obstáculo que el ritmo de la ciudad pueda colocar ante la consecución de su fin.

Tomas Eloy Martínez (cp. Hernández, 1998) escribió: “La ciudad es como es, desordenada y absurda” (s/n), y eso lo saben los caraqueños. De allí que en la ciudad se viva en un continuo *plan B*, siempre atentos a una opción alternativa si lo planeado no resulta como se espera.

El director de la Orquesta de la Juventud Venezolana Simón Bolívar, Gustavo Dudamel, relata en entrevista para una revista dominical de circulación nacional, que “la ciudad no para” y plantea a modo de metáfora que Caracas “se mueve más en presto”, refiriéndose al movimiento más rápido de la música, “...yo le pondría el último movimiento de la *Séptima de Beethoven*: un *allegro vivace* bien rápido” (Dudamel, entrevista para la revista Estampas, Agosto 12, 2007: 17).

La determinación por la rapidez de ciudades como Caracas afecta todos los niveles de la vida cotidiana. Se dirá entonces que esta segunda característica asociada a la urbe, hace de sus ciudadanos seres inmersos en una continua urgencia como modo de vivir –y, quizá, *sobrevivir*– la ciudad.

3. El culto al automóvil

Otro de los elementos continuamente destacados al describir a Caracas, tanto en escritos acerca de ella como en declaraciones diarias de sus habitantes, es el tráfico citadino, el cual se suma a la serie de aspectos caóticos con los que se identifica a la ciudad.

Además de la construcción de numerosas edificaciones monumentales, Tulio Hernández (1998) señala al automóvil como definidor del “*American way of life*” de la nueva ciudad caraqueña. Para este sociólogo, el auto es un objeto de veneración, un culto de los caraqueños. Una de las causas que identifica en ello es su función como símbolo de estatus social, así como su asociación con una mayor libertad de desplazamiento, a pesar de la paradoja que representa la esclavización a la que queda sometido el ciudadano por el tráfico vehicular.

Todo el que tenga fe en las estadísticas, la perderá cuando se interne en el tráfico de Caracas. Las cifras sugieren que hay un carro por cada 2,8 habitantes. La realidad parece haber decidido que cada habitante tenga dos carros por lo menos. (Martínez, cp. Calcagno, 2007: 58).

Anteriormente el tráfico caraqueño se caracterizaba por ofrecer *colas* en determinados momentos del día, generando las llamadas *horas pico*. En la actualidad, uno de los tormentos de los caraqueños al volante es que se ha pasado de una ciudad con horas de gran volumen vehicular, a una donde a toda hora hay *colas* y embotellamientos, inclusive los fines de semana, cuando antes las vías lucían más despejadas.

La disposición de los conductores en una ciudad como Caracas, donde no sólo existe gran número de automóviles en circulación sino también factores que empeoran el tráfico, como las irregularidades en las vías por falta de mantenimiento, convierten el manejo en una suerte de simulacro de la ley darwiniana de *supervivencia del más apto*. Al respecto, son frecuentes los chistes entre sus ciudadanos. Ejemplo de ello son los “tips para conducir mejor” reseñados en un artículo de prensa titulado El país carrícola, por los humoristas Laureano Márquez y Claudio Nazoa (cp. Calcagno, 2007):

Tenga cuidado con el uso de la luz de cruce. No olvide que, al colocarla, el conductor que va detrás conocerá sus intenciones y le impedirá la maniobra. Ponga la luz para el lado contrario al que se dirige. Esto lo despistará y le permitirá a usted alcanzar su objetivo. Recuerde siempre que el canal rápido es el hombrillo. Por él le adelantarán los demás conductores. En Chacao⁸, cuando aparezca el policía y tenga que colocar el celular entre las piernas, advierta a su interlocutor (...). Recuerde siempre, en los accesos a otras vías, ceder el paso manteniendo el orden de preferencia: el que tiene el carro más costoso debe ceder el paso a los vehículos destartalados. (...) Después de las 11:30 p.m. reina en los semáforos la ley del más fuerte. Cuando se encuentre una luz verde, deténgase. Seguramente alguien vendrá comiéndose la roja. En la noche venezolana, las leyes de tránsito se invierten” (pp. 60-61).

El caos del tráfico se plantea ante el caraqueño como otra de las marcas de la ciudad con la que debe vivir irremediablemente, en vista de los volúmenes de adquisición de vehículos cada día, que perpetúa el aumento de los automóviles que transitan por Caracas, generando cada vez mayores congestionamientos en una ciudad donde los medios de transporte resultan ineficientes y los ciudadanos con

⁸ Municipio del Este de la ciudad, reconocido por haber logrado una organización y vigilancia de la que carece la mayoría de las zonas de Caracas.

posibilidad de trasladarse en autos particulares se niegan a renunciar a ella.

4. Valle de balas

Un cuarto elemento con que se distingue a Caracas, quizá en forma más recurrente que las anteriores, es la inseguridad y violencia que se vive en sus calles cada vez con mayor frecuencia.

El rojo de las tejas que identificó a Caracas como la sucursal del cielo, se tornó oscuro y se desplazó a las calles y aceras de la que hoy es la tercera ciudad más violenta del continente (...). La violencia no perdona a nadie en ningún sitio. Robos, hurtos, violaciones y secuestros ocurren a diario en todas las urbanizaciones. La muerte puede estar a la vuelta de la esquina, en cualquier parte, cualquier día, a toda hora. (Pereira, s/f: s/n).

Son numerosos los testimonios acerca de la inseguridad ciudadana y el temor que esta genera en la población, tanto en los reportes diarios de periódicos y noticiarios, como en conversaciones cotidianas entre los habitantes.

El asedio de la violencia en las calles caraqueñas ha sido reseñado, incluso, desde manifestaciones artísticas como la fotografía y la música. De esta última es ejemplo la canción del grupo venezolano Desorden Público, *Valle de balas* (Álbum Plomo Revienta, 1997):

La ciudad se encierra a ver telenovelas / se levantan fortalezas, se prenden velas / allá afuera los revólveres no respetan, / plomo revienta y nadie se alarma más de la cuenta / (...) Cada quien

cuenta su cuento de atropello / cada cual saque a pasear su propio
miedo / (...) Caracas / Valle de balas vivo en un valle de balas, /
valle de balas mi ciudad está brava.

Esta canción, adicionalmente, hace referencia a varios elementos importantes asociados a la inseguridad. Uno de ellos es el encierro al que se someten los ciudadanos. La violencia en las urbes actuales genera lo que García Canclini (1996) llama *segregación espacial*, donde quienes pueden se encierran en “enclaves fortificados” buscando separarse de aquellos grupos que consideran causantes de dicha situación, mediante muros, rejas y dispositivos electrónicos de seguridad. Con ello, el habitante de ciudades como Caracas termina sumido en una suerte de encarcelamiento domiciliario, donde la distancia que establecen no queda reducida a obstáculos físicos sino que repercute en una serie de “muros simbólicos” que modifican hábitos, rituales y modos de manejarse en lo cotidiano.

El segundo elemento que puede identificarse en la letra de la canción es que “nadie se alarma más de la cuenta”. En su conceptualización de la vida urbana, George Simmel (1976) también puntualizó el *hastío* como consecuencia del ritmo de la ciudad y las preocupaciones que sufren sus habitantes. Esta sensación consistiría en una especie de ajuste psíquico, en la que el individuo –abrumado por los cambiantes y contrastantes estímulos nerviosos, y por la alocada persecución de los placeres y desventuras de la ciudad- pierde toda capacidad de sorpresa y reacción frente a lo nuevo, así como de discriminar y otorgar un valor subjetivo a los distintos elementos que forman parte de su acontecer diario.

En medio de esta tendencia al hastío ciudadano, se hace común encontrar a un caraqueño afligido por las muertes causadas por desastres naturales en alguna parte del mundo, cuando las cifras de defunciones por crímenes en la ciudad durante un par de fines de semana igualan aquella cantidad. Como relata Tulio Hernández (1998), el asedio de la violencia se ha hecho tan cotidiano, “que, como un Dow Jones trágico, tiene un personaje oficial que todos los domingos por la tarde anuncia la cifra oficial de homicidios” (s/n).

Como ejemplo de la otra manifestación artística a la que se hizo referencia, puede citarse la fotografía de Nelson Garrido *Caracas sangrante*, donde, a través de la modificación digital, este fotógrafo plasma su visión sobre una Caracas cuyas calles se han visto inundadas por la sangre de sus habitantes y las cifras rojas que a diario produce la violencia.



Garrido, Nelson. (1996). *Caracas Sangrante*.

Ante esta imagen en una versión creada para la serie *Utópica* de la Universidad Simón Bolívar, José Balza (1999) describe en un artículo la impresión que le genera:

En medio de la complaciente confusión nos sorprende una (¿una?) pieza que exige ser vista intensamente: *Caracas sangrante* de Nelson Garrido. Su técnica (fotografía e imagen digital), el rojo estallante que compone un triángulo desde el cual la escena es atrapada por una red, la fuerza de las sombras en el primer plano contra la mansa extensión de la ciudad, el Ávila y sus bordes sanguinolentos, todo centra la espectacular silueta del Parque Central en un vértigo doloroso. La ciudad de los años recientes se desangra.

(...) en la [pieza] de Garrido están las huellas de los políticos y los electores, de nosotros los transeúntes, de los habitantes metropolitanos salpicados por la sangre de todos. (s/n).

La violencia y la inseguridad de sus calles, ha convertido a Caracas en una ciudad de espacios fortificados, desde las zonas residenciales hasta el mismo ciudadano, quien en su andar está siempre alerta ante las señales de un posible asalto. Ese miedo, que en ocasiones incluso genera conductas paranoicas, resulta en una deformación del espacio público de la ciudad, con hondas implicaciones en la vida mental de sus moradores.

5. El Ávila como escenario de pertenencia a la ciudad

En medio del imaginario negativo que se ha descrito, el caraqueño conserva un elemento que le brinda orgullo y cierta paz: el Ávila, un cerro majestuoso que se presenta ante la ciudad en todas sus coordenadas, arrojando el asentamiento que, siglos atrás, se ubicó en el Valle al pie de sus faldas.

Caracas es el Ávila y el Ávila es (...) “el ensueño del valle hecho montaña”. El Ávila es un monte brioso, gallardo, noble, bizarro, de buena alzada y de buen aire; por ello, Caracas, desde García de Quevedo hasta el futuro, es y será gentil. (Araujo, 1980: s/n).

El Ávila, siempre inagotable y renovado, ha sido musa de numerosos escritores, fotógrafos, poetas, cantantes y pintores. Se han compuesto canciones en su nombre (*Cerro Ávila*, de Ilan Chester) y, desde el pincel de Cabré, son muchas las visiones de este cerro, sus pliegos y colores plasmadas en el lienzo.

En una ciudad desmemoriada como Caracas, el Ávila pareciera presentarse como único testimonio histórico de la urbe, firme a pesar del transcurrir de los años y decidido a perdurar, en especial tras su nombramiento como Parque Nacional en 1958, que le asegura protección contra aquellos que quisieran profanar su territorio.

Lo han llamado “el Padre”. Lo es. Padre del Valle de la ciudad, de nosotros mismos. De su substancia se han formado nuestros cuerpos. De su visión, de su ejemplo, mucho de nuestras almas. Yo prefiero llamarlo “el Abuelo”. Es el padre de nuestros padres y el padre de ascendientes más distantes. Nosotros somos los hijos de la ciudad, que es su hija. (Key-Ayala, 1974: 13).

Frente a su constante presencia a lo largo de la historia de Caracas, Manuel Llorens (s/f) ve al Ávila como el psicoanalista de la ciudad, quien la observa con cariñosa desaprobación. Para él, la montaña cumple esa función al acompañar serenamente las vivencias convulsionadas de su paciente, la ciudad.

Ese acompañamiento en las buenas y en las malas, hace de la imagen del Ávila una de las principales nostalgias del caraqueño que

emigra. Llorens cuenta que un joven que vivió algunos años lejos de la ciudad, le explicó cómo el Ávila se le aparecía en un sueño recurrente y añadió "He escuchado, que los caraqueños que no se llevan una imagen del Ávila cuando viajan al extranjero, enloquecen" (s/n).

La montaña imponente que brinda a los moradores de esta ciudad el goce de redescubrirla cada vez, seguirá siendo, como relata Tulio Hernández (1998), un lugar siempre a mano desde donde los caraqueños pueden contemplar su ciudad o a donde escapan de excursión, para ejercitarse o dedicarse a imaginar.

6. “Esta hallaca conceptual que somos”

El carácter desmemoriado, demoledor, constructorista y anárquico de Caracas, manifiesto en la carencia de un perfil urbanístico propio al que ya se ha hecho referencia, también se refleja en la falta de un estilo unívoco que pueda llamarse *caraqueño*.

“(…) el estilo de la ciudad, si es que acaso lo tiene, [es] precisamente su falta de estilo, o la arbitraria y, en algunos casos, maravillosa, coexistencia de múltiples estilos” (Hernández, 1998: s/n).

Al respecto, José Ignacio Cabrujas (1990) cuenta con cierta ironía:

A veces asomo la cabeza en el trayecto que me separa de mi trabajo y me hago tan habitual como un florentino. Animo el día con un café italiano, honradamente sudado en una Gaggia sobre el

mostrador de una panadería de portugueses, cuya especialidad es el pan gallego. Suelo comprar la prensa en el kiosko de un canario, prematuramente inválido, y saludo la santamaría de mi charcutero de Treviso, apasionado por las especialidades catalanas. Recorro la buhonería del Cementerio con la certeza de no atisbar nada autóctono, y escucho en mi reciente memoria la ponderación de un vendedor de cuchillos cuzqueño, realmente impresionado por el que él denomina “el eterno filo alemán”. Ingreso a la autopista que bien puede conducirme a Detroit, y selecciono el opus 3, número 11, del telúrico Vivaldi. (...) Estaciono frente al automercado Cendrillon, regentado por unos madeirenses, y saludo a la conserje dominicana en el trance de regresar a su patria, por una gravedad nonagenaria. Entonces, me pregunto, dónde estoy si no en el centro mismo de una historia por la que Erasmo de Rotterdam quebró alguna lanza. (p. 14).

La convivencia de elementos tan disímiles en Caracas se debe, en parte, a las numerosas migraciones que recibió de todas partes del mundo, así como a la asimilación de pautas, objetos y costumbres provenientes de otras latitudes, que en tiempos de globalización se ve incrementada.

Esta característica, donde simultáneamente se procesan diferentes culturas, es señalada por intelectuales del llamado *primer mundo* como rasgo de la postmodernidad. Pero, como explica Armando Silva (2006: 125), las sociedades latinoamericanas se han adelantado a ello con su *pastiche cultural*, representado por una extraordinaria capacidad de adaptar comportamientos distintos, de acoger y decantar como propios diversos fenómenos que le llegan de fuera, reconfigurándolos desde sus vivencias particulares y haciendo difícil –si no imposible– precisar la enorme diversidad de estilos que las caracterizan. (Pacanins, 2005: 11).

La experiencia de la mezcla, en sus órdenes físico y simbólico, constituye lo que Silva (2006) denomina *mosaico*, entendido

(...) como una especie de permanentes *collages* cubistas o surrealistas, que si bien la ciudad entrega en un caos dependiendo de múltiples iniciativas, cada ciudadano en el ‘recorrer de la ciudad’ les da un orden particular; (...) [y las] posibles construcciones de relatos individuales que en conjunto hablan de la ciudad, la representan, la cuentan y la recuerdan” (p. 70).

Manuel Llorens (s/f) resume la profunda mezcla de elementos diversos en Caracas, afirmando que “Esta hallaca⁹ conceptual que somos, (...) nos provee de libertad, apertura al mundo, pero en ocasiones también nos inunda de caos, (...) de sinsentido, (...) de mirada constantemente puesta en el afuera (...)” (s/n).

Algunas corrientes de pensamiento han cuestionado la tradicional noción de identidades esenciales, planteando considerar las expresiones de identidad cultural como producciones múltiples, fluidas y construidas a partir del discurso, diversas y mutables.

Entre sus reflexiones, Cabrujas (1990: 12) descubre lo extraordinaria que puede ser la aventura de vivir en una ciudad *carente de fachadas ciertas*, donde lo importante termina siendo lo que ocurre después de cerrar la puerta del hogar, entre las personas. Cabrujas se cuestiona: “No hay un modo caraqueño de Caracas. (...) ¿No es eso una identidad? –me he preguntado a veces sin que me importe demasiado la respuesta” (Ibidem).

⁹ Platillo tradicional navideño, emblemático de Venezuela. Consiste en una masa de harina de maíz rellena de diversos ingredientes –que además varían según la región del país-, envuelta en hojas de plátano y finalmente amarrada con hilo blanco o *pabito*, hervida antes de estar lista para su consumo.

Quizá lo fundamental sea que, al contrario de considerar estos límites difusos y la imposibilidad de definir unívocamente, de precisar lo que constituye la identidad del venezolano –y, en este caso, del caraqueño– como una desventaja, esa presencia de todas las tendencias imaginables en un mismo espacio, lo convierte en uno de gran riqueza simbólica, donde siempre se tendrá un terreno donde arar e ir hallando, cada vez, elementos interesantes para su comprensión.

7. Una historia de amor y odio

Así como el caraqueño se ve preso de la nostalgia por el Ávila al emigrar, es reiterada la afirmación de que, mientras está en Caracas, la enuncia como el peor de los mundos posibles, como una ciudad insoportable, pero al alejarse de ella la reconoce como un lugar amable, añorable y querible. Como indica Roberto Hernández Montoya (1995), “Extraño caso este de una ciudad insoportable de donde nadie se quiere ir” (s/n).

El caraqueño promedio se queja continuamente de lo reseñado en los apartados anteriores, entre otros elementos, pero pocos la condenan para siempre. Incluso quienes no la han abandonado, encuentran razones para quererla en medio de sus contradicciones y desventuras.

Gabriel García Márquez (1980) cuenta cómo la primera vez que oyó nombrar a Caracas fue en una frase de Simón Bolívar, que se

refería a ella como “la infeliz Caracas”, y desde entonces pocas veces la escuchó nombrar sin esa infelicidad intrínseca. “Al parecer, su destino es igual al de muchos seres humanos de gran estirpe, que no pueden ser amados sino por quienes sean capaces de padecerlos” (s/n).

Farruco Sesto (cp. Hernández, 1998), en una lectura sobre sus conclusiones de la ciudad, señalaba “Si digo que como máquina, no funciona. Como libro de historia, no recuerda. Como proyecto sigue estando en blanco. Y a pesar de ello, nos queremos. ¿Quién puede explicar el enamoramiento?” (s/n).

Ante ese cuestionamiento colectivo no parece haber respuesta concreta. Algunos indican que, en el fondo, una ciudad que empuja con su velocidad a un lugar incierto resulta seductora (Hernández, 1998), otros, que quizá el centro de su enigma sea, precisamente, esa imposibilidad de conocerla para sus habitantes (Cabrujas, 1990).

Tal vez la clave esté en la relación que las personas establecen con su ciudad, en los procesos imaginarios que se ha intentado explicar.

Habitar una ciudad no se traduce, simplemente, en pasar por sus calles a diario. Vivir la ciudad implica establecer un contacto con ella, como si de otro sujeto se tratase, reconocerla en sus virtudes y defectos cual ejercicio de amistad. En la metáfora de reconocimiento de un *otro* en la ciudad, establecemos puentes de identidad que, a

pesar de las desavenencias, nos recuerdan que aquella es también parte de nosotros.

CAPÍTULO III: EL AUTOBÚS COMO ESPACIO DE SIGNIFICACIÓN CULTURAL

La cultura de los autobuses, o como también se les llama: carritos o camionetas por puesto, a pesar de su riqueza simbólica y de que constituyen parte de la realidad diaria de muchas personas en una ciudad como Caracas, no ha recibido mayor atención como tema de estudio.

La búsqueda de antecedentes en investigaciones sobre el autobús y sus procesos de significación cultural no brinda resultados, al menos según las indagaciones realizadas para este trabajo.

En la medida en que los carritos por puesto forman parte de la realidad diaria de los caraqueños, ya sea porque los usan para trasladarse o porque se topan con ellos manejando sus vehículos, pueden considerarse uno de los espacios en que el ciudadano vive y se relaciona con la ciudad, desde el cual se la representa y construye parte de su universo imaginario.

En la vivencia del autobús pueden identificarse dos ámbitos: la representación que tienen de ellos los usuarios, y la de los conductores. Para quienes lo emplean en su movilización en la urbe constituye un lugar de paso, donde se está determinados períodos de tiempo al día. Mientras más breves sean, mejor.

Para el conductor de autobús, especialmente en una ciudad como Caracas que, según se reseñó, posee un tráfico caótico, congestionado a toda hora y durante toda la semana, ese espacio que para los usuarios pudiera considerarse como un *no-lugar*¹⁰ se convierte en *lugar* para el conductor, quien pasa la mayor parte de su tiempo en él.

Los carritos por puesto son espacios habitados no sólo por el flujo constante de personas en ellos, sino desde el punto de vista del conductor, quien prácticamente pasa más tiempo en el vehículo que en su hogar. Por ello, algunos buscan hacer de él un espacio que les resulte cómodo, familiar. De ahí que muchos autobuses de ciudades latinoamericanas, como Caracas, presenten a quien los mire con atención decoraciones *sui generis*, así como diversas escogencias musicales que contribuyen a la creación de un ambiente propio del conductor, expresión de la idiosincrasia de la ciudad.

En una reflexión acerca de la interpretación de los fenómenos, George Simmel (2002) cita la fábula de un campesino que antes de morir confía a sus hijos la existencia de un tesoro que nunca encuentran, obteniendo a cambio, sin preverlo, una tierra trabajada que brindara mejores frutos. Desde esta fábula, Simmel establece una analogía con la propuesta que realiza: “Tal es el símbolo de la línea de metafísica aquí trazada. No encontraremos el tesoro, pero el mundo

¹⁰ En la teoría formulada por el antropólogo francés Marc Augè (2000), los *no-lugares* son espacios que el paso de la modernidad convierte en parajes sin identidad, que no dejan recuerdos en quienes los habitan pues su paso por ellos es momentáneo y carente de atención e importancia para el sujeto, de allí que sólo puedan estar en ellos *de paso*. (pp. 81 y ss.)

que habremos removido en su busca rendirá un fruto triple al espíritu” (p. 16).

Si se traslada lo acotado por Simmel a esta investigación, la misma podría constituir un aporte al tema de la cultura en los autobuses, aunque su punto central no sea propiamente este sino los imaginarios urbanos en sus conductores, ya que ambos aspectos se encuentran estrechamente conectados.

A pesar de no buscar resultados definitivos, imposibles si se toma en cuenta lo explicado respecto a la inexistencia de *un* estilo caraqueño, es importante dar algunos pasos en la aproximación a los autobuses como objeto de estudio. Abrir a partir de ello una vía de acceso a un ámbito tan complejo como el de las significaciones culturales y los procesos de identificación de los sujetos en distintos modos, ópticas y canales a través de los cuales constantemente construyen y re-construyen la realidad de la que forman parte.

Segunda parte

**Marco
Metodológico**

*“Ciudad odiada y amada. Generosa y cruel,
de rasgos que seducen o asustan. (...)
Sobre ella se han posado múltiples miradas.
Tantas, que (...) las dificultades de abordar (...)
lo urbano obligan a enfoques desde varios frentes,
(...) sin olvidar triangulaciones con otros recursos
como la literatura, la prensa, la fotografía,
las canciones o las películas, por ejemplo”*

Edgar Morin

CAPÍTULO I: OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1. Objetivos Generales

a. Indagar la imagen urbana que tienen de Caracas los conductores de autobuses de la ruta C.C.C.T. – El Silencio.

b. Realizar un ensayo fotográfico sobre Caracas, a partir de la imagen urbana que tienen de la ciudad los conductores de autobuses de la ruta C.C.C.T. – El Silencio.

2. Objetivos Específicos

a. Identificar modos de percibir la ciudad de Caracas entre los conductores de autobuses de la ruta C.C.C.T. – El Silencio.

b. Fotografiar escenarios de la ciudad a partir de la imagen urbana que tienen de Caracas los conductores de autobuses de la ruta C.C.C.T. – El Silencio.

CAPÍTULO II: ASPECTOS METODOLÓGICOS

1. Delimitación Espacio-Temporal de la Investigación

En términos de espacio, esta investigación se circunscribe a la ciudad de Caracas, específicamente a los autobuses de la ruta C.C.C.T. – El Silencio.

La escogencia de esta línea respondió fundamentalmente a dos elementos. En primer lugar, se considera que su dinámica de trabajo¹¹ facilita el acceso inicial a las fuentes o testigos, es decir, los conductores. El período de espera previo a la partida de los autobuses permitió una aproximación a los sujetos del estudio sin interrumpir su ritmo de trabajo, así como un ambiente más propicio para la realización de las entrevistas acerca de su trabajo y su percepción de la ciudad.

El segundo elemento considerado en la escogencia de la línea se refiere a las posibilidades que ofrece esta ruta de autobuses, no sólo en términos de observar las interacciones y patrones de conducta que acontecen en el espacio del carrito por puesto, sino de la variedad y contraste de lugares de la ciudad que pueden ser observados desde el mismo.

¹¹ Posee un lugar específico de partida, donde se concentran los autobuses para iniciar su recorrido cada cierto intervalo de tiempo, modificable en función de la llegada de los pasajeros y de la hora del día.

La ruta comienza en la calle que se encuentra entre el C.C.C.T y la UNEFA (Chua) y pasa por la Av. Río de Janeiro (Las Mercedes), la Av. Principal de Colinas de Bello Monte, Bello Monte, Los Chaguaramos, Av. Victoria, El Peaje, Fuerzas Armadas, Nuevo Circo, Av. Bolívar, Túneles Centro Simón Bolívar, Plaza O'Leary y El Silencio. Para el regreso, el fiscal de la línea les indica a los conductores si llevan pasajeros o, por el contrario, regresan a la parada de origen con la unidad vacía. En este caso, el retorno se realiza tomando la autopista Francisco Fajardo en sentido Oeste-Este, iniciando su recorrido en el Distribuidor Jardín Botánico.

El hecho de que los conductores de esta ruta tengan contacto diario con estos lugares es valioso en tanto que, en Caracas, las zonas ubicadas al Este, Oeste y Centro¹² de la ciudad difieren considerablemente en cuanto a estética, organización del espacio y expresiones simbólicas de los recursos materiales y financieros disponibles en cada sector.

En las zonas identificadas con el Este (Chua, Las Mercedes, Colinas de Bello Monte, Bello Monte, Los Chaguaramos) puede percibirse cierta planificación urbanística y mantenimiento de la estética de sus calles, además más organizadas, de lo que podría observarse en aquellas que se encuentran hacia el Oeste (Fuerzas

¹² En este punto es útil hacer la salvedad de que, en Caracas, popularmente se le llama "Este" a aquellas zonas que han sido objeto de cierta planificación urbanística y cuya estética es más acorde con los cánones usuales de lo bello, lo ordenado; mientras que se cataloga de "Oeste" a las llamadas zonas populares, al igual que al "Centro", donde además se hallan varios de los íconos arquitectónicos históricos de la ciudad, sedes de gobierno y parte del sector comercial tanto formal como informal.

Armadas, Nuevo Circo, Av. Bolívar) y, especialmente, en el Centro (Túneles Centro Simón Bolívar, Plaza O'Leary, El Silencio). Por lo tanto, se considera que contar con estos elementos en la selección de la ruta empleada para el estudio contribuye al enriquecimiento de sus resultados.

Temporalmente, esta investigación se ubicó en el período Octubre 2006 – Agosto 2007.

2. Tipo, Diseño y Modalidad de la Investigación

De acuerdo con las *Disposiciones sobre Trabajos de Grado* de la Escuela de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello, la presente investigación es de *tipo exploratoria*, ya que consiste en la aproximación a un tema de escasos antecedentes como lo es el mundo de los carritos por puesto caraqueños y, específicamente, la forma en que sus conductores perciben y caracterizan a la ciudad de Caracas. De modo que en este caso no se pretende llegar a conclusiones terminantes, sino aproximarse al tema objeto de estudio y reconocer algunas tendencias en torno a él. Por esto mismo, según su propósito, es de *tipo básica*.

Según su alcance temporal se ubica entre las investigaciones de *tipo transversal*, ya que se aproxima a los imaginarios urbanos que tienen los conductores de autobuses sobre Caracas en un momento dado en el cual se realiza la investigación.

Como no emplea variables manipulables, según su naturaleza, la investigación es de *tipo empírica*, y se basa fundamentalmente en las experiencias de los sujetos en la ciudad, en este caso de los conductores de autobús en Caracas. Por lo tanto, es también de *tipo mixta*, pues los datos se recogen de la fuente original que los produce pero también se acude a otros estudios relacionados con el tema.

Las situaciones relacionadas con la cotidianidad de los conductores de autobús en su relación con la ciudad, por un lado, y con lo que perciben de ella, por otro, son observadas en su ambiente natural; de modo que, según el lugar donde se desarrolla, la investigación es *de campo*.

El *diseño de la investigación* es *no experimental*, ya que no se ejerció control ni manipulación alguna sobre el objeto de estudio.

Finalmente, el presente trabajo de grado se inscribe en la tercera modalidad correspondiente a *Proyectos de producción*, específicamente en la sexta submodalidad, referida a los trabajos de *Ensayo fotográfico*.

2.1. El Instrumento de Investigación

La materia prima de investigaciones como esta (en función de lo descrito en el marco teórico de la misma) son las experiencias cotidianas de los personajes ciudadanos –en este caso de los conductores de autobuses-, vividas y narradas por ellos desde su propio imaginario, particular al estar confeccionado desde la propia

condición, pero a su vez colectivo, con elementos comunes a quienes formamos parte de una misma ciudad en una misma época.

En esta investigación, tal como señala Ernesto Licona Valencia (2005) en su trabajo con los obreros de la ciudad de Puebla,

se analizan respuestas que no miden aspectos verificables sino trazos imaginarios sobre la ciudad... Los cuestionarios no aspiran a ser representativos de todos los habitantes, sino son una aproximación a los significados que construye un sector de la población... [y] En suma, las respuestas expresaron un profundo encuentro subjetivo con la ciudad porque *a partir que se vive en ella se generan usos, recorridos y representaciones* (pp. 147-148. Cursivas de la autora).

Los mapas urbanos de cada habitante varían, cada uno tiene el suyo; pero ello no se traduce en la imposibilidad de hallar “emplazamientos comunes” que designen ciertos lugares, objetos o personajes cargados de fuertes significaciones entre los habitantes, originando lo que Lynch (cp. Vergara) llamó “imagen pública” de la ciudad.

Ahora bien, como se explicó en el marco referencial, no es posible observar las imágenes mentales de los conductores de autobuses y, por tanto, el lenguaje es el medio a través del cual se accede a ese mundo de representaciones.

Es por ello que la herramienta metodológica empleada en esta investigación es la de *entrevistas en profundidad*, pues se parte de la interpretación y construcción simbólica de la realidad que realizan los

individuos y, en ese sentido, el estudio de lo social realizado halla su soporte en los sujetos, que observan, creen y cuentan su realidad.

En estos términos, se entiende la entrevista como “un *proceso comunicativo* por el cual un investigador extrae una información de una persona (...) que se halla contenida en la biografía de ese interlocutor”; entendiendo por biografía “el conjunto de las representaciones asociadas a los acontecimientos vividos por el entrevistado” (Alonso, L., 1995: 225-226).

En este caso, conciernen los acontecimientos implicados en las representaciones que el individuo hace de su experiencia en la ciudad de Caracas y los modos en que la caracteriza.

El campo en que se sitúa el empleo de esta técnica se relaciona con el llamado *decir del hacer*, pues se basa fundamentalmente en la conversación con los interlocutores acerca de lo que hacen y lo que son, en términos de lo que creen ser y hacer, que es, en definitiva, lo que aquí se considera valioso y a lo que nos hemos aproximado.

Tomando en cuenta lo señalado en el manual de *Disposiciones sobre Trabajos de Grado* (UCAB, op. cit.), las *unidades de observación* de esta investigación son los conductores de autobuses de la ruta C.C.C.T. – El Silencio, ya que son el grupo de individuos que constituyen las fuentes fundamentales de información y sobre los que se focaliza el estudio.

Esta investigación es de índole cualitativa, de allí que la elección intencional de la muestra no constituya una fuente de invalidez, pues esta metodología obedece a una racionalidad que no persigue la representatividad estadística de los sujetos estudiados, sino la significatividad cualitativa, al permitir el acercamiento a estos personajes ciudadanos compartiendo un poco de sus espacios cotidianos.

Para la investigación se realizaron 10 entrevistas estructuradas al grupo de conductores acerca de la percepción que tienen de la ciudad, complementadas con una entrevista en profundidad que permite la aproximación no sólo a la imagen urbana del conductor sino a su modo de ver y definir su labor.

No se tuvo la intención explícita de seleccionar personas nacidas fuera de Caracas. No obstante, algunos de los entrevistados proceden de países europeos como España y Portugal, y del interior de Venezuela, lo que enriqueció el análisis al permitir conocer su visión sobre el tema.

La pregunta central de trasfondo que orienta las entrevistas¹³ es *¿cómo imaginan y recrean a Caracas los conductores de autobuses?* Para estructurar aquellas que brindaran los resultados de la investigación se emplearon, entre otros, los trabajos del investigador colombiano Armando Silva en el área de la Sociología y Antropología urbanas acerca de imaginarios ciudadanos.

¹³ Las entrevistas detalladas se encuentran en los anexos del presente trabajo.

3. El Ensayo Fotográfico

Como señala Rodrigo Alonso (2004), la fotografía es partícipe de un debate donde se plasman, al menos, dos concepciones distintas aunque no excluyentes sobre el medio fotográfico:

Por una parte, existe una visión técnica que concibe a la fotografía principalmente como un *saber-hacer*. Ese saber es identificable en una variedad de procedimientos formales que ponen en evidencia una pericia en la construcción de la imagen (...).

Una segunda concepción del medio atiende principalmente a su capacidad para crear imágenes, para identificar en el universo visible el recorte que ofrece una nueva perspectiva sobre el mundo, que rescata miradas inadvertidas o potencia puntos de vista inusitados. Desde esta concepción, la fotografía es, ante todo, un *saber-ver*. La capacidad del fotógrafo no se mide tanto por su conocimiento técnico —aunque éste no deja de ser necesario— sino más bien por su capacidad para manifestar una mirada sobre el mundo traducida en escritura de luz. (p. 1).

En el ámbito teórico se ha evolucionado hacia la concepción de la fotografía como un lenguaje con códigos que permiten nombrar, interpretar y transformar *lo real*, en tanto que parte de una selección de los elementos que está permeada por puntos de vista técnicos, culturales, sociales, estéticos, ideológicos y personales, que fungen como *filtros* al momento de captar las imágenes. Gracias a esta evolución en la concepción del acto fotográfico, los autores han ido ganando mayor libertad e independencia para expresarse, lo cual también se ha visto potenciado por los avances técnicos en el área (Fernández, 2003).

Un grupo de fotógrafos estadounidenses interesados en la sociedad, otorgándole importancia a esa visión personal e individual de cada artista, después de 1955 subrayaron

(...) que la mirada sobre el mundo es siempre personal, con lo cual daban gran importancia al subjetivismo y la intimidad. La realidad era una noción que se construía (...) y por lo tanto era inestable y mutable. (...) Sus obras resaltaban que el espacio social, antes visto como una totalidad, ahora estaba pleno de infinitos mundos personales (Fernández, 2003: 21).

La imagen, como representación del mundo visible, en ese sentido es el resultado de una reflexión hecha por el artista, pero también a partir de la imagen reflexionamos, como señala Milton Guran (2002), fotoperiodista y antropólogo:

(...) cada uno tiene una representación dentro de sí y, cuidado, la imagen no es sólo la foto que hacemos, es también –y sobre todo- lo que hay dentro de la cabeza de los que la miran. La recepción es tanto o más importante que la imagen misma. Una imagen se realiza cuando alguien la mira, se realiza en el otro.

Algunos fotógrafos han sostenido que la fotografía documental debería registrar *objetivamente* gente y situaciones, obviando que el registro depende de la decisión del fotógrafo sobre lo 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” (Acevedo, 2006: 39).

En ese sentido, el trabajo que aquí se expone parte de características definidas según la visión que tienen de Caracas cada uno de los conductores de autobús entrevistados, así como la autora,

pues todos son personajes de la ciudad, que diariamente se desenvuelven en ella y la construyen con sus acciones y modos de percibir lo real.

El abordaje de los imaginarios urbanos a través del hecho fotográfico plantea al *ensayo* como una forma que integra la investigación profunda y extensa del tema sobre el cual se reflexiona, a nivel teórico y práctico, con esa visión subjetiva del fotógrafo.

Las características fundamentales del ensayo fotográfico se refieren a una compilación donde cada una de las imágenes funciona por sí sola, a la vez que el conjunto se articula como un todo hilvanado que engloba la idea que se quiere plasmar, con la intención de contar una historia o de evocar diversas emociones en el espectador.

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 (Acevedo, 2006: 45).

Debido a que el ensayo fotográfico que aquí se presenta parte de los resultados de una investigación previa acerca de imaginarios urbanos en conductores de autobuses, se ha considerado más idónea la modalidad de presentación de las fotografías acompañadas por un texto que las preceda donde se reseñe brevemente dicha investigación.

La modalidad de ensayo fotográfico aparece por primera vez a través del fotógrafo norteamericano Eugene Smith con el trabajo *Spanish Village* (1951), conformado por una serie de fotos sobre la vida en una aldea española, donde logró capturar la atmósfera del lugar y la personalidad de sus habitantes. La importancia de esta serie de fotos reside en que fueron publicadas sin texto, “por su valor propio y no como parte del ensayo” (Newhall, 1982; cp. Burgaña, 2006: 30). A partir de ese momento, el ensayo fotográfico ha servido como herramienta de investigación a numerosos fotógrafos y científicos sociales.

El impulso dado por Smith a esta corriente redefinió el significado de lo que se conoce como fotorreportaje, pues implicaba elegir un tema, conocerlo a fondo y plasmar sus aspectos más importantes mientras se experimentaba el lenguaje fotográfico (Fernández, 2003). Lo que diferenció a la fotografía reporteril del ensayo fotográfico fue la posibilidad de sus temáticas. Mientras que el hallazgo del reportaje es la novedad y, por tanto, sufre pronta caducidad, el ensayo puede realizarse casi de cualquier tema y este puede reinventarse de acuerdo a la técnica y enfoque de su realizador: ante la posibilidad de renovar el tema, siempre es actual (Acevedo, 2006: 44).

Cartier-Bresson es quien institucionaliza un nuevo estilo fotográfico que contribuiría a definir lo que ahora se conoce como ensayo fotográfico: *el gran reportaje*. 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.

Cartier-Bresson realizaba el trabajo fotográfico por su cuenta, respondiendo a sus propios intereses con un espíritu *freelance*. (Ibíd.: 43).

La corriente fotográfica que mejor se adaptaba al ensayo fue la documentalista, ya que “El tema principal de (...) [esta] es el ser humano dentro de su vivencia: costumbres y conflictos” (Boulton, 1990; cp. Burgaña, 2006: 31).

La sensación de veracidad que produce la fotografía, al retratar la realidad a través de un artefacto mecánico, la colocó entre los medios ideales para indagar las relaciones humanas y su conexión con la sociedad.

En consecuencia, gracias a esa estrecha relación con su referente, el espectador de la fotografía –y especialmente del documentalismo-, al momento de percibir la imagen suele olvidar el carácter selectivo de la mirada que está detrás de la cámara y que, más que reflejar un mundo, lo crea al retratarlo. (Fernández, 2003: vi).

De ese modo, el ser humano está siempre presente en cada imagen, ya sea porque él o sus creaciones aparecen en ella, o porque es una persona quien se encuentra tras el lente y elige aquello que forma parte del encuadre y decide dejar otros elementos fuera del mismo. La fotografía documental, como señala Janeth Fernández (2003), se convierte en “(...) una postura creativa basada en una mirada que depende siempre del Otro. En efecto, en el documentalismo, (...) la imagen se constituye mediante el intercambio, la relación y la necesidad de mirar a los demás” (p. vi).

Entre la fotografía documental y el ensayo fotográfico existe una estrecha vinculación, ya que las imágenes de este están compuestas del registro de una realidad y su principal interés es mostrar al hombre en su entorno, incorporando las ideas del autor acerca de un tema o aspecto específico de esa realidad que interpreta a través de fotografías. La importancia del ensayo fotográfico está, precisamente, en esa combinación del aspecto documental con la visión personal y reflexiva del fotógrafo en su aproximación al objeto de su trabajo.

La propuesta de ensayo fotográfico que se plantea en este trabajo de grado toma características del fotodocumentalismo para el registro de las imágenes correspondientes a la cotidianidad de los conductores de autobuses. Sin embargo, no se inscribe en la corriente documentalista, en tanto que esta “es concebida sin ningún tipo de manipulación (bien sea en el negativo, o bien en la copia terminada)” (Fernández, 2003: 2), y la propuesta visual de este ensayo fotográfico –cuyos elementos serán explicados en los apartados siguientes– incorpora, por ejemplo, la intervención cromática en base a los resultados de la investigación.

4. Fases de la Investigación

La primera fase de este trabajo consistió en una investigación socio-antropológica sobre la ciudad, partiendo de la revisión de material teórico de autores dedicados a la Sociología y Antropología urbanas, y de investigaciones acerca del tema realizadas en otras ciudades latinoamericanas.

Similar atención se prestó al tema de la cultura de los carritos por puesto, no tan desarrollado en investigaciones previas como el de la ciudad, pero igualmente rico en significaciones socioculturales.

De la revisión correspondiente a esta primera fase se derivaron las categorías que se buscaría conocer a través de las entrevistas, con el fin de acceder a los imaginarios urbanos que el grupo de conductores de autobús han construido sobre Caracas, la ciudad en la cual viven, trabajan y se relacionan a diario.

Con la aplicación de las entrevistas se pasa a la segunda fase del trabajo: la observación directa del espacio constituido por el carrito por puesto. Con esto se dio la aproximación no sólo a los modos de percibir y caracterizar la ciudad, a través de las respuestas dadas por los entrevistados, sino también a la cotidianidad de los conductores.

De ese modo, en esta fase se cumple uno de los principios requeridos en los ensayos fotográficos: “Para realizar un ensayo hay que convivir con el entorno, hay que observar y comprender las costumbres que allí tienen” (Acevedo, 2006: 48). De esa experiencia se revela la realidad que el fotógrafo pretende captar.

Es en esta etapa donde se realizan las tomas fotográficas que retratan elementos de la cotidianidad de los conductores de autobús en su recorrido por la ciudad, las cuales constituyen la primera dimensión del ensayo que aquí se presenta.

De los resultados obtenidos en las entrevistas se desprende la formulación de una propuesta visual para abordar el acto fotográfico de Caracas. En esta tercera fase, se realizan tomas fotográficas de la ciudad partiendo de las respuestas dadas por los conductores en las entrevistas. En la medida en que estas comprenden preguntas como de qué color es la ciudad, con qué lugares la identifican, qué elementos de la ciudad les gustan y cuáles no, entre otras, el análisis de sus resultados se presta para la construcción de una propuesta visual en cuanto a colores, tonalidades y objetos que conformen las fotografías de esta segunda dimensión del ensayo.

La última fase corresponde a la selección de las fotografías y la estructuración del ensayo fotográfico, así como de un texto final que lo preceda, donde se especifiquen los elementos más relevantes de los resultados obtenidos para la elaboración de la propuesta estética desarrollada y la aproximación a la cotidianidad de los conductores y sus imágenes urbanas sobre Caracas.

CAPÍTULO III: ANÁLISIS DE RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS

1. Los caraqueños y su ciudad

En el marco teórico señalamos que son “los ciudadanos [quienes], desde siempre, hacen la ciudad interviniéndola” (Silva, A., 2001: 110), y que por ende nuestros principales y mejores testigos son los personajes de la ciudad, expresados en este caso en los conductores de autobuses de la ruta C.C.C.T. – El Silencio.

Ante la pregunta de si cree que existe alguna relación entre la gente y la ciudad, Milton¹⁴, conductor de la línea de autobuses durante siete años, sin dudarlo, responde “Sí, cómo no... Quienes tenemos a Caracas así somos nosotros mismos, como somos, como estamos, como nos comportamos”. Al igual que comenta que su vida cotidiana influye sobre la ciudad

en parte... soy un carro más, soy un habitante más que influye en todo pues... en el tráfico, en el día a día (...) en todos los sentidos. También soy un promotor del dióxido de carbono que hay a diario. (Cursivas de la autora).

Del mismo modo, Milton apunta que al hecho de que la ciudad sea como es, y no otra, contribuyen

todos, porque si uno le va a echar la culpa al que esté mandando es mentira... en eso influye todo. Claro, parte de la culpa la tiene el Presidente porque es el que tiene que tratar de poner un orden,

¹⁴ Milton es el conductor a quien se realizó la entrevista en profundidad (Noviembre 4, 2006) cuyo contenido puede ser consultado en los anexos, así como el de las entrevistas estructuradas.

pero ya esto es algo que tiene muchos años así, y cambiar la mente del venezolano hoy en día es muy difícil, pasarán muuuchos años para cambiar la mentalidad del venezolano, porque ya desde pequeño ya tiene aquella mentalidad de cuánto hay pa' eso, si me das tanto te consigo esto, el rebusque... o sea ya es muy diferente... te lo digo porque viví en otro lado y las personas en otro país es diferente.

Esta tendencia –comúnmente escuchada en nuestro entorno- a comparar la actitud del venezolano, desmejorándola ante la de los extranjeros, se manifestó no sólo con el entrevistado en profundidad sino también en las entrevistas estructuradas, donde uno de los conductores señaló que al caraqueño

Le falta mucho, en el sentido comparado con los extranjeros. El caraqueño derrocha mucho dinero en lo que es la bebida alcohólica; no ahorra, derrocha mucho dinero, no piensa en el futuro, en el día de mañana tener algo pues para ellos mismos.

Además de las entrevistas, es importante el proceso de observación durante el trabajo de campo. Uno de los elementos observados tiene que ver con los usuarios de los autobuses. Se pudo apreciar que no había un patrón específico de personas que hicieran uso de estas, sino que se trata de una población bastante heterogénea. Las personas, según Milton:

en las tardes ya vienen más descansadas, porque ya van a sus casas, ya vienen más alegres, muchos vienen ya tomando cerveza, vienen con sus bolsas de cerveza y uno tiene que decirles mira no me dejes las botellas aquí adentro. Alegres más que todo en las tardes. Al mediodía ya están un poco serias, sudados, cansados. (...) Sí hay a veces una que otra discusión con alguna persona que, bueno, tiene ganas de discutir pues. También hay muchos que les gusta pelear con los estudiantes¹⁵.

¹⁵ En esto, el personaje hace referencia a aquellos conductores que acostumbran discutir con los estudiantes o evitar llevarlos en sus viajes, pues les molesta recibir

Partiendo de lo señalado por los conductores entrevistados, el caraqueño es descrito principalmente a partir de su particular modo de hablar y de tratar a las personas, así como de su carácter acelerado. Se le atribuyeron cualidades positivas, como persona sociable y amable, y también negativas, como alguien flojo, derrochador, que no piensa en el futuro.

Fue común a varios entrevistados la percepción del caraqueño como “una persona muy alegre, pero también bastante agresiva. Me imagino que debe ser más que todo por el estrés que uno pasa en el día, que la gente llega momentos en que explota y se altera” (Milton, entrevista en profundidad, Noviembre 4, 2006).

Esta tendencia podría atribuirse, en parte, a esa condición caótica de diversos aspectos de la vida diaria del caraqueño –y en general del venezolano-, que lleva en muchos casos a la predisposición y a una actitud defensiva, ya sea para reaccionar a tiempo en una situación de peligro (por la inseguridad, delincuencia u otros factores) o para lograr sus cometidos en un ambiente poco amigable que traslada a la vida social una suerte de *supervivencia del más apto*.

Finalmente, sólo cuatro de los conductores entrevistados manifestó no sentirse caraqueño, pues nacieron en otros lugares. Llama la atención que, a pesar de esto, cinco de los siete conductores

como pago el valor del pasaje estudiantil, el cual es una cantidad considerablemente inferior a la del pasaje regular (aunque para ello existe un subsidio estatal).

que se consideran caraqueños no nacieron en Caracas, pero relatan cómo tras los años de convivencia en ella la han hecho suya.

2. Imaginando a Caracas a partir de sus lugares

En el ámbito de las imágenes urbanas entra la serie de lugares con los cuales los ciudadanos identifican su ciudad. Como señala Inés Cornejo, “las personas suelen territorializar, fragmentar, marcar distintos espacios urbanos como escenarios de su pertenencia a la ciudad” (Cornejo, 2005: 171).

Según los resultados de la investigación, los lugares con los que más se asocia a Caracas son, en primer lugar, El Ávila y el Casco Central de la ciudad; en segundo lugar, Sabana Grande, Chacaíto, y algunas plazas (O’Leary, Bolívar y Altamira); y, en tercer lugar, los mercados, los centros comerciales y los parques.

Una de las afirmaciones que hace Tulio Hernández en su artículo Caracas: odiada, amada, desmemoriada y sensual (1998), es que Caracas, entre otras cosas, es el cerro El Ávila:

(...) para los caraqueños se trata de algo más que una montaña (...). Es (...) un lugar siempre a mano desde donde contemplar, en todo su esplendor, de Norte a Sur, el resto de la ciudad o a donde puede escaparse de excursión, a hacer ejercicio o a dedicarse a imaginar. (s/n).

El Casco Central es la zona de la ciudad donde se ubican muchos de los monumentos y sitios históricos de Caracas. Esto ha

impulsado intentos de recuperación y conservación del sector en los últimos años, debido al continuo deterioro del que fue objeto y al desarrollo de la economía informal en sus calles, que trajo consigo problemas de inseguridad y distribución del espacio.

Al referirse a este lugar, Milton se refiere a “aquellos despelotes¹⁶ del Centro de Caracas. (...) tengo un tío que vive en el Centro... más que todo en La Candelaria y eso es una locura. Escuchas todo, es como si estuvieras viviendo en el suelo, y eso que él vive en un piso 15”.

Rubén Monasterios (2003) comenta que:

El Silencio [zona que forma parte del Casco Central de la ciudad] ha sido parte de Caracas por centurias y en sus orígenes tampoco fue un lugar apacible. Inicialmente, a principios del siglo XVII se establecieron en la zona ramerías negras, zambas y mulatas expulsadas del perímetro de la ciudad por su conducta desordenada; naturalmente, ahí siguieron con el bochinche. En 1658 asoló a Caracas una epidemia que en menos de un mes se llevó unas dos mil almas de los más o menos ocho o nueve mil habitantes de la villa. El Gobernador y Capitán General don Pedro de Torres y Toledo ordenó a los Alcaldes Ordinarios don Gonzalo Marín Granizo y don Pedro Jaspe de Montenegro realizar una inspección y preparar un informe del desastre; con lacónica amargura escribieron: «En cuanto a las rancherías situadas al oeste de la quebrada de Caroata, donde comenzó la epidemia, sólo se advierte silencio, silencio; un profundo silencio»...A partir de entonces la gente empezó a llamar El Silencio a ese lugar. (p. 57).

El congestionamiento del tránsito, especialmente en horas pico; la disminución de la capacidad de las vías; la obstrucción de aceras y flujo peatonal; la desorganización de las actividades públicas y el

¹⁶ En Venezuela esta palabra alude coloquialmente a situaciones de caos, desorden, bullicio.

deterioro del carácter histórico-tradicional de la zona son algunos de los principales problemas que ha enfrentado el Casco Central de Caracas en los últimos años. Aunque en la actualidad¹⁷ se han llevado a cabo planes de recuperación de infraestructuras, monumentos y lugares históricos; así como el desalojo de gran parte del comercio informal de la zona.

Sabana Grande y Chacaíto constituyen lugares que han servido de albergue y esparcimiento para los habitantes de Caracas, convirtiéndose en reflejo de fenómenos socioculturales vividos por la sociedad caraqueña durante la segunda mitad del siglo XX (Prensa Cinemateca Nacional, 2005).

El boulevard pasó de ser la Calle Real de Sabana Grande, donde había tiendas como Margot Meir, Adams, Vogue, Carnaby, el cine Radio City y el Gran Café, a ser el boulevard donde caraqueños sin distinción de clase social asistían a caminar, tomar un café o encontrarse con amigos. Posteriormente se convirtió en un lugar caótico, debido en gran parte al comercio informal que invadió calles y avenidas de la zona (Silva, C., 2006). En consecuencia, se convirtió en un peligroso boulevard que no sólo ofrecía ofertas sino la posibilidad de ser víctima de la delincuencia. Para mediados del año 2006, la Alcaldía Metropolitana mantenía a 130 funcionarios en la zona, sin que tal cifra lograra erradicar la inseguridad del lugar (Noticias Televen, 2006).

¹⁷ Este trabajo fue realizado en el año 2007.

Tras el desalojo de los comerciantes informales de sus calles desde hace varios meses¹⁸, el boulevard parece comenzar a recobrar aquel carácter de lugar propicio para el esparcimiento ciudadano; aunque muchos caraqueños aún eviten transitarlo pasadas las horas en que el sol alumbra sus calles.

Esa relación tradicional del comercio con la calle y las plazas, hacía de estas últimas el paradigma del espacio público, núcleo de las actividades urbanas y configurador de la imagen del centro de la ciudad. La plaza como espacio de socialización constituía un lugar donde el habitante de la ciudad realizaba pequeños recorridos o permanecía: un espacio para el encuentro y el esparcimiento sin límite de tiempo (Medina, 1998).

De acuerdo a los resultados de las entrevistas, las plazas siguen ocupando un lugar importante en el imaginario colectivo de Caracas, quizá en parte debido al rango etario de los entrevistados –en su mayoría pertenecientes a generaciones que tuvieron las plazas y bulevares como sitios predilectos de esparcimiento y disfrute.

En la actualidad, dichos espacios de intercambio y convivencia han sido desplazados en buena medida por los centros comerciales, otro de los lugares con que fue identificada Caracas por los entrevistados.

Federico Medina (1998) señala que los centros comerciales despiertan en el visitante una nostalgia por la calle tradicional,

¹⁸ El desalojo de los buhoneros se inició en Enero de 2007.

aunque no logren reproducir los elementos que los convertirían en un remedo de la plaza.

Los centros comerciales aluden metafóricamente a esa idea tradicional de la ciudad tranquila y pacífica, ideal para el paseo y disfrute del ciudadano. Se presentan como una suerte de “micro-ciudad”, con pasajes interiores, corredores peatonales y espacios más amplios muchas veces denominados –precisamente- *plazas* (ejemplo de ello lo constituye la zonificación del Centro Comercial Sambil Caracas, estructurada en función de niveles y plazas).

El *mall* no es el nuevo centro de la ciudad (a la manera de las ciudades tradicionales) sino uno de los nuevos centros de la gran ciudad. En la mayoría de las nuevas ciudades o barrios el centro comercial es el punto central del territorio, el lugar más concurrido y significativo en el plano mental que el habitante se ha hecho de la localidad donde vive. Es el mercado y el ágora de las ciudades actuales: es el espacio central de cohesión social. Son espacios significantes de la ciudad, en ellos se fusionan el mercado (es el “templo del consumo” donde se levantan los altares secularizados de la mercancia y del objeto) y las actividades de relación. (Medina, 1998: 66).

En cuanto a los parques, se obtuvo que, si bien antes constituían lugares comunes de recreación y esto aún se mantiene en alguna medida, en la actualidad “eso está muy cambiado, ya no hay casi animales, está todo sucio. Mucha decadencia en lo que es el sentido de esos parques” (Milton, entrevista en profundidad, Noviembre 4, 2006).

3. Los miedos del caraqueño, la edad de Caracas y el sexo de la ciudad

Respecto al uso público de los centros comerciales, Inés Cornejo (2005) indica que, en buena medida por la violencia y la inseguridad de las ciudades, estos “estaría[n] de alguna forma mudando en un ‘objeto cultural’, un espacio público-privado donde la gente se reúne, comunica, comparte experiencias, se involucra en diversos intercambios que se asemejan a los de la tradicional plaza pública” (Cornejo, 2005: 172); quizá en parte porque “se han convertido, para el imaginario de muchos de sus visitantes asiduos, en lugares protegidos, eficaces, cálidos, sitios propicios para el encuentro” (Ibíd.: 171).

Lo que señala Cornejo pudiera aplicarse a la realidad caraqueña en tanto que, al interrogar a los conductores acerca de lo que les genera miedo en la ciudad, la respuesta generalizada se asoció a la delincuencia e inseguridad.

También se preguntó a los conductores qué edad le colocarían a Caracas. En ese sentido, la mayoría la consideró joven o de edad intermedia.

Respecto al sexo de la ciudad, la opinión más generalizada fue que Caracas se presenta con rasgos de ambos sexos, seguida de su apreciación como una ciudad más femenina. Algunos asociaron esta percepción a la belleza de sus mujeres, y otros a la presencia de la

mujer en la calle, a su conquista de espacios públicos y de ámbitos como el laboral.

4. Sabores de Caracas

Si bien algunos conductores identificaron a Caracas con el pabellón y las arepas, la mayoría de ellos coincidió en que la comida con que puede asociarse esta ciudad es muy variada. La importancia de ello radica, además de la amplia gama de elección que se presenta al habitante de Caracas, en que el acto alimentario no sólo es vital en la vida de los seres humanos como imperativo biológico: hay que alimentarse, sino porque se halla condicionado cultural y socialmente de modos complejos y ricos en significados.

Caracas ofrece desde hace muchos años una calidad y una diversidad gastronómica sorprendente. Uno de los grandes placeres que ha desarrollado el habitante de Caracas es el de salir a comer, entre otras razones, porque sin esfuerzo alguno, con conocimiento de causa, puede optar entre [las más diversas] variantes de la comida [de numerosos países del mundo] (...). (Hernández, 1998: s/n).

De allí que la diversidad cultural caraqueña, manifiesta también en su mesa, plantee a Caracas como centro gastronómico importante incluso a nivel internacional.

5. El color de Caracas, lo que gusta y lo que desagrada de ella

Hernández alude “a la naturaleza de Caracas –a la belleza de sus valles, la armoniosa estabilidad de su clima, los azules deslumbrantes de sus cielos...” (Ibíd.). Esto último quizá sea la causa de que el azul sea el color con el que más se identificó a Caracas.

En las entrevistas, el aspecto más resaltante entre lo que gusta de Caracas es su clima, seguido de su gente. Por el contrario, lo que menos gusta de ella es, en primer lugar, el tráfico citadino y, en segundo lugar, la delincuencia e inseguridad que ya hemos reseñado. También se hizo mención del estrés y la basura como aspectos desagradables de la ciudad.

Respecto al tráfico, un periodista en El Observador¹⁹ iniciaba su reportaje con la frase: “en lugar de la ciudad de los techos rojos, la ciudad de las luces rojas”, aludiendo a aquel nombre que en otro tiempo se le diera a Caracas como “La Ciudad de los techos rojos” por la estética de sus calles y casas, que ya no es tal, en comparación con el aspecto de la ciudad en la actualidad y las luces de freno de los vehículos, siempre encendidas en el cada vez más congestionado tráfico caraqueño.

Según Tulio Hernández (1998), el automóvil es el “objeto de veneración que definió el perfil urbanístico y la hegemonía absoluta del *American way of life* en la nueva ciudad. (...) Los automóviles en

¹⁹ Noticiario del canal nacional de televisión RCTV. El reporte de donde se toma la frase es de fecha 17 de noviembre de 2006, en su edición meridiana.

Caracas, si hablamos proporcionalmente, crecieron a mayor velocidad que sus habitantes” (s/n).

Las calles, avenidas y autopistas, que antes eran lugares de paso, se están transformando poco a poco en lugares de estadia, en los cuales muchos habitantes de la urbe pasan gran parte del día sin darse cuenta. Estas, lejos de ser solo vías de paso, ahora más que nunca se convierten en lugares dentro de la urbe en los cuales se interactúa y se vive, en los cuales se perciben sensaciones ambientales, visuales, culturales y sociales propias de los **espacios del automóvil**. (...) estas vías terminan convirtiéndose en grandes pasarelas comerciales e informativas, saturadas de vallas publicitarias y elementos (...) que predominan sobre aspectos ambientales (Aceves, 2006).

La congestión vehicular se ha hecho crítica generalizada entre los caraqueños, pero resulta de particular relevancia en la cotidianidad de personas como los conductores de autobuses, cuyo día a día transcurre, precisamente, en las vías de la ciudad.

Para Milton:

Ya aquí no cabe la cantidad de carros que hay. Demasiados vehículos en Caracas. Aquí antes tú agarrabas cola de lunes a viernes, ya no, ahora agarras cola de lunes a domingo, días feriados... como esté Caracas las colas son insoportables. Antes no se veía eso.

Al respecto, Alfredo Yánez (2006) explica en un artículo de prensa titulado *40 razones por las que el tráfico en Caracas es un caos*, que

La planificación vial se ha reducido a jornadas de pavimentación, en algunos casos inconclusos, o a ceremonias de cambio de nombre. El servicio de transporte público se trasladó a manos privadas, que sólo responden a sus propios intereses y la presencia del Estado, en este

sentido, se reduce al metro, cuya oferta se ve comprometida por los requerimientos de más de 1 millón quinientos mil usuarios por día. El aumento significativo del parque automotor, calculado en unas 300 mil unidades nuevas en 2006, también impacta en el desarrollo fluido del tráfico ciudadano, lo que implica, desde hace más de un lustro, que los horarios hayan cambiado, pues las colas se inician desde las 6:00 de la mañana, y la luna es testigo del término de ellas, en algunos lugares del Este, hacia las 9:00 de la noche. El tráfico, sin dudas, es un caos.

También influyen en el tráfico ciudadano el desconocimiento y violación constante de la Ley de Tránsito, el incumplimiento con los lugares de parada por parte de transportistas públicos, peatones que cruzan las calles obstaculizando la circulación de vehículos, el arraigo de la cultura del carro –debido al bajo costo de la gasolina en nuestro país-, las facilidades de obtención de créditos bancarios para compra de vehículos –a lo que se suman los decretos estatales de regulación de precios y planes como el “Venezuela Móvil”²⁰-, el estado de colapso del sistema Metro de Caracas, el elevado número de vehículos estacionados en la calle (calculado en 60%), la basura en canales de circulación, la frecuencia de protestas que cierran calles y avenidas, y las líneas improvisadas de mototaxis que disminuyen la capacidad de una vía.

Yáñez señala entre otras razones que contribuyen al congestionamiento del tráfico caraqueño, la gran cantidad de buhoneros en las calles, el número de unidades de transporte público y aquellas en mal estado que se accidentan, la falta de mantenimiento

²⁰ Venezuela Móvil es un plan puesto en marcha por el Estado venezolano, que agrupa ciertas marcas y modelos de automóviles (los llamados “familiares”) que deben ofrecerse al público en un rango de precios regulado, a fin de hacerlos más accesibles a personas que anteriormente no contaran con los recursos económicos necesarios para la compra de un vehículo.

vial y la señalización inexistente o en mal estado, y la carencia de capacitación de las autoridades encargadas de vigilar el tránsito.

También se suman a estas causas la anarquía de motorizados que conducen en sentido contrario y contra toda norma –a lo cual habría que añadir su tendencia a reunirse “en bandadas, debajo de los puentes para protegerse de la lluvia, o, en gesto de solidaridad mecánica, alrededor del automovilista que ha osado aunque sea rozar a uno de su estirpe” (Hernández, 1998: s/n).

6. Una frase para Caracas

Otra de las solicitudes hechas a los conductores fue que describieran a Caracas con una palabra o frase. Algunas de las expresiones que emplearon fueron: “Parque Central”, “Caracas es una ciudad muy comfortable... pero nosotros mismos la hemos vuelto un ocho, una catástrofe” y “La ciudad de las mujeres bellas”. Respecto a esta última, Rubén Monasterios (2003) comenta: “¿Cómo no iba a ser fácil enamorarse, si las caraqueñas siempre han sido bellas? Los testimonios sobran: desde los tiempos del Descubrimiento no hay un solo cronista de tránsito por estas tierras que deje de celebrarlas (...)”²¹.

Entre los entrevistados, Caracas también fue definida como una ciudad “escandalosa”, “insegura” y “descuidada”, pero varios se

²¹ Al respecto véase MONASTERIOS, Rubén. (2003). Caraqueñerías: Crónicas de un amor por Caracas. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana. pp. 109 a 111.

refirieron a ella como “Caracas bonita”. Uno de los conductores asoció a Caracas con la palabra “trabajo”, lo cual pudiera dar lugar a pensar que para algunos conductores de autobús la ciudad ha perdido el sentido que otros le darían o que tradicionalmente tuvo, y que ha pasado a convertirse en un referente laboral para ellos.

7. Al ritmo de la ciudad: (sobre)vivir y extrañar a Caracas

Como apunta Tulio Hernández (1998),

el caraqueño promedio vive quejándose de su ciudad, y sin embargo, muy pocos son los que se atreven a condenarla o abandonarla para siempre, y muchos son los que se empeñan en encontrar razones para amarla aun en medio de sus violentas contradicciones y de sus grandes incomodidades. (s/n).

El mundo de hoy, y especialmente las ciudades, se caracterizan por la velocidad; el ritmo que marca gran parte de lo que vemos, oímos, hacemos, pensamos, se caracteriza por su aceleración. El ciudadano vive en un continuo apurarse, a veces sin saber por qué, como costumbre internalizada al punto de practicarla incluso cuando no hace falta. De elementos como este no escapa Caracas.

Esta adaptación a ritmos de vida vertiginosos, presente en la experiencia de vida del caraqueño promedio, adquiere mayor visibilidad cuando este, al abandonarla, experimenta la sensación descrita por Milton cuando explica que “allá²² era demasiado tranquilo, demasiado monótono... y uno el caraqueño está

²² En referencia a la Isla de Madeira, en Portugal, donde el personaje vivió durante cuatro años.

acostumbrado a esto, al despelote de Caracas. Entonces llegas a un sitio donde pasas uno, dos años siempre en lo mismo, a veces sientes que te ahogas”.

De allí que pueda decirse que vivimos con el estigma de la ciudad, llevándolo a donde quiera que vamos.

El ritmo de vida en la ciudad termina siendo uno de los elementos que se extrañarían de ella. Así como las facilidades que ofrece en términos de trabajo, diversión y traslado. Ante esta interrogante, en lo que coincidieron más conductores fue en que extrañarían el clima de Caracas y su gente.

CAPÍTULO IV: PROPUESTA VISUAL PARA EL ENSAYO FOTOGRAFICO

Como se señaló en el apartado correspondiente a las fases de la investigación, el ensayo fotográfico se compone de fotografías de la cotidianidad de los conductores de autobús y de fotografías de la ciudad, pensadas a partir del análisis de resultados explicado anteriormente.

Los protagonistas de la dimensión perteneciente a la cotidianidad de los conductores son los entrevistados, así como los usuarios de los autobuses. El escenario de estas fotografías es, por supuesto, el autobús. En ellas se busca representar ese mundo cotidiano en que transcurren los días del conductor que desempeña su labor en una ciudad como Caracas.

En esta parte se captan las situaciones cotidianas tal como se dan, sin manipulación consciente de los elementos que conformarán la imagen, aunque se parta de una suerte de preconcepción imaginaria de estos en función de la investigación previa acerca del tema y las rutinas y características apreciadas durante la observación de dicho espacio.

Para la segunda dimensión, referida a las fotografías de la ciudad, se toman los resultados de las entrevistas que son susceptibles de ser fotografiados. Estos corresponden a los lugares con los cuales fue identificada Caracas y a algunas de las actividades

y elementos presentes en ella. En este sentido, los aspectos con los que se le identificó son El Ávila; el Casco Central; Sabana Grande; Chacaíto; Plazas O’Leary, Bolívar y Altamira; los mercados; los centros comerciales; los parques; el tráfico; su gente y Parque Central.

En este ensayo fotográfico se propone el uso de una escala cromática donde estén presentes los tonos azules, lo cual parte del resultado obtenido ante la interrogante de qué color es Caracas, a la cual la mayoría de los conductores respondió indicando el color azul.

Gracias al trabajo conjunto de arte y ciencia, donde esta última ha proporcionado nuevas y variadas herramientas para dar forma a los pensamientos, la fotografía digital puede incorporarse a la creación artística como una herramienta más de trabajo. La imagen digital “Se puede alterar sin dañarse físicamente, sufre modificaciones sin perder la originalidad, y cada una se vuelve particular” (Saavedra, 2003: 4).

En función de ello, la realización del ensayo con fotografía digital permite que el fotógrafo se valga de herramientas adicionales para lograr la estética deseada: en este caso, el predominio de tonos azules en las imágenes. Para ello se emplean funciones de la cámara fotográfica que permiten acentuar determinado color, así como el balance de blancos; y, por otro lado, las posibilidades de aplicación de filtros, definición de brillos y contrastes, y corrección de color con el programa informático de edición de imágenes Adobe Photoshop.

Para la realización de este trabajo se tomó un total de 388 fotografías, de las cuales 42 conforman el ensayo fotográfico. Los criterios de selección de las mismas partieron fundamentalmente de su contenido –en el ámbito de la significación- y del encuadre –en el ámbito de la técnica-. En segundo lugar, aunque no menos importantes, fueron tomados en cuenta el enfoque y la resolución gráfica proporcionada por la cámara en algunas imágenes.

**CAPÍTULO V: PRESUPUESTO Y COSTOS DE LA
INVESTIGACIÓN**

1. Presupuesto

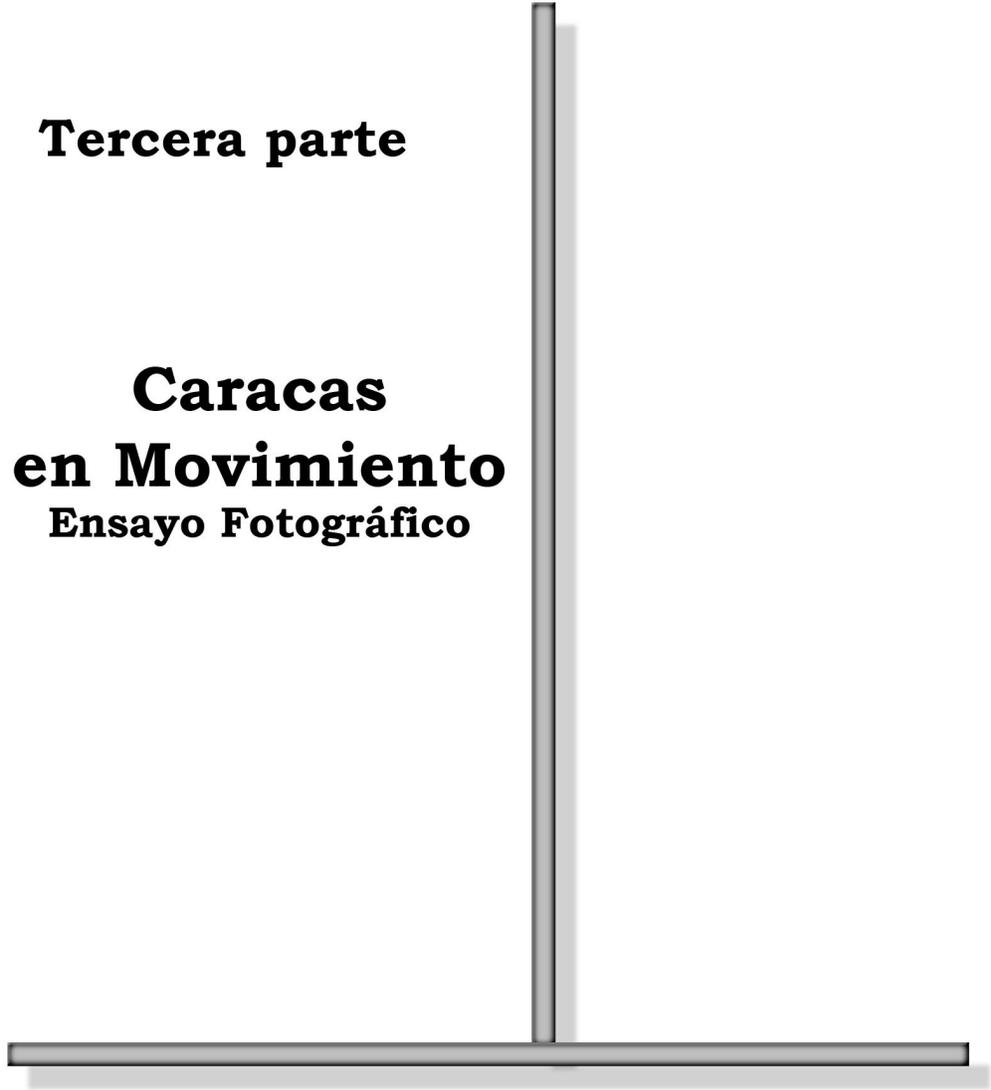
ítems	precio estimado (Bs.)
grabador de voz Sony ICDP320	260.000,00
2 pilas AAA	3.000,00
cámara fotográfica Canon A640 10MP	1.049.000,00
8 pilas AA	10.000,00
memory stick 1GB	50.000
4 CDs vírgenes	4.000,00
impresión de 42 fotografías 8x10" en laboratorio fotográfico	75.600,00
base para montaje de fotografías (8 láminas de paspartú negro)	277.200,00
caja para fotos montadas	20.000,00
impresión de documentos	120.000,00
empastado de Trabajo de grado	30.000
4 encuadernaciones de Trabajo de grado	20.000
total	1.918.800

2. Costos

ítems	precio (Bs.)
grabador de voz Sony ICDP320	-
2 pilas AAA	-
cámara fotográfica Canon A640 10MP	-
4 pilas AA	5.000,00
memory stick 1GB	-
4 CDs vírgenes	-
impresión de 42 fotografías 8x10" en laboratorio fotográfico	75.600,00
base para montaje de fotografías (8 láminas de paspartú negro)	277.200,00
caja para fotos montadas	20.000,00
impresión de documentos	95.000,00
empastado de Trabajo de grado	30.000,00
4 encuadernaciones de Trabajo de grado	20.000,00
total	522.800,00

Tercera parte

**Caracas
en Movimiento
Ensayo Fotográfico**



CARACAS EN MOVIMIENTO

Caracas puede lucir apacible y serena a los pies de El Ávila, esa majestuosa montaña que siempre la acompaña. Sin embargo, el amontonamiento de sus edificios revela aún desde lejos, el desorden urbanístico también expresado en otras esferas de su cotidianidad.

Encaminados por imágenes, emprendemos un viaje que nos aproxima al día a día de esta ciudad, al modo en que la viven sus habitantes. Nos guían personas que ejercen un oficio desempeñado *en la calle*: los conductores de autobuses de una línea capitalina (C.C.C.T. – El Silencio), quienes describen la metrópoli desde los imaginarios urbanos que han construido sobre ella, desde su vivencia cotidiana y desde su relación con la urbe.

Son los sujetos quienes construyen sus ciudades, quienes definen con sus acciones *lo real*. Este ensayo fotográfico es producto de una investigación socio-antropológica sobre imaginarios urbanos, los modos en que perciben, caracterizan y recrean su ciudad los conductores entrevistados. Para ellos Caracas es de color azul, es El Ávila, el Casco Central, el boulevard de Sabana Grande y Chacaíto, Parque Central, sus plazas O’Leary, Bolívar y Altamira, sus mercados, sus centros comerciales, sus parques, su tráfico vehicular, el miedo que generan sus altos índices de inseguridad y violencia, su diversidad y, sobre todo, su gente.

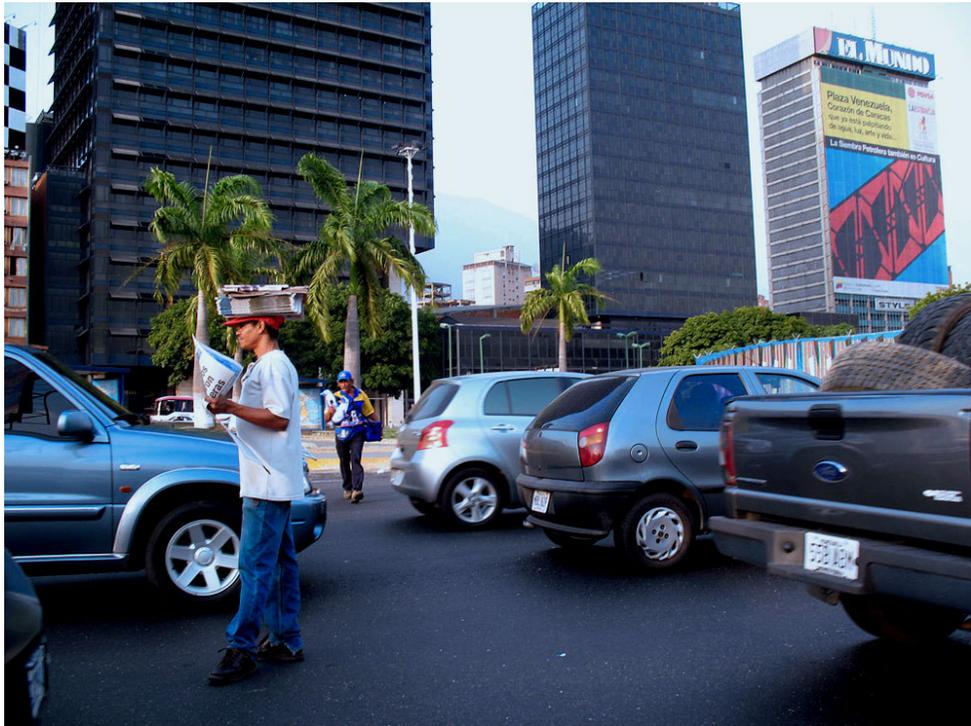
Caracas es una ciudad de profundas contradicciones, con hermosos paisajes y tristes imágenes, tan amable como tortuosa en un continuo debate entre el amor y el odio para quienes formamos parte de ella.

A través de este ensayo se presenta una ventana a la reflexión sobre esta ciudad que (sobre)vivimos a diario, a la que quizá pensamos poco, precisamente por resultarnos tan cotidiana.

En este viaje bajaremos del autobús en distintas paradas, sin la mirada certera de haber conocido de una vez y para siempre lo que Caracas ofrece a quien se tome la tarea de mirarla con atención. Si de algo podemos estar seguros, es de que esta ciudad siempre cambiante, la Caracas en movimiento, continuamente sabrá brindarnos elementos interesantes para el análisis y comprensión de *esto que vamos siendo*.











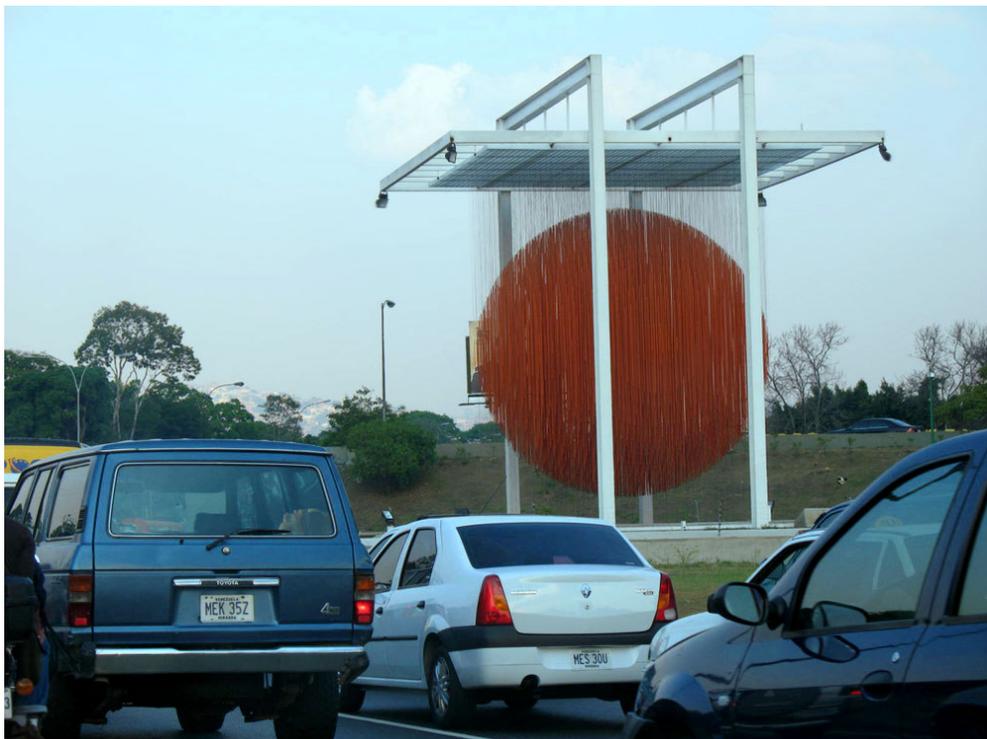
































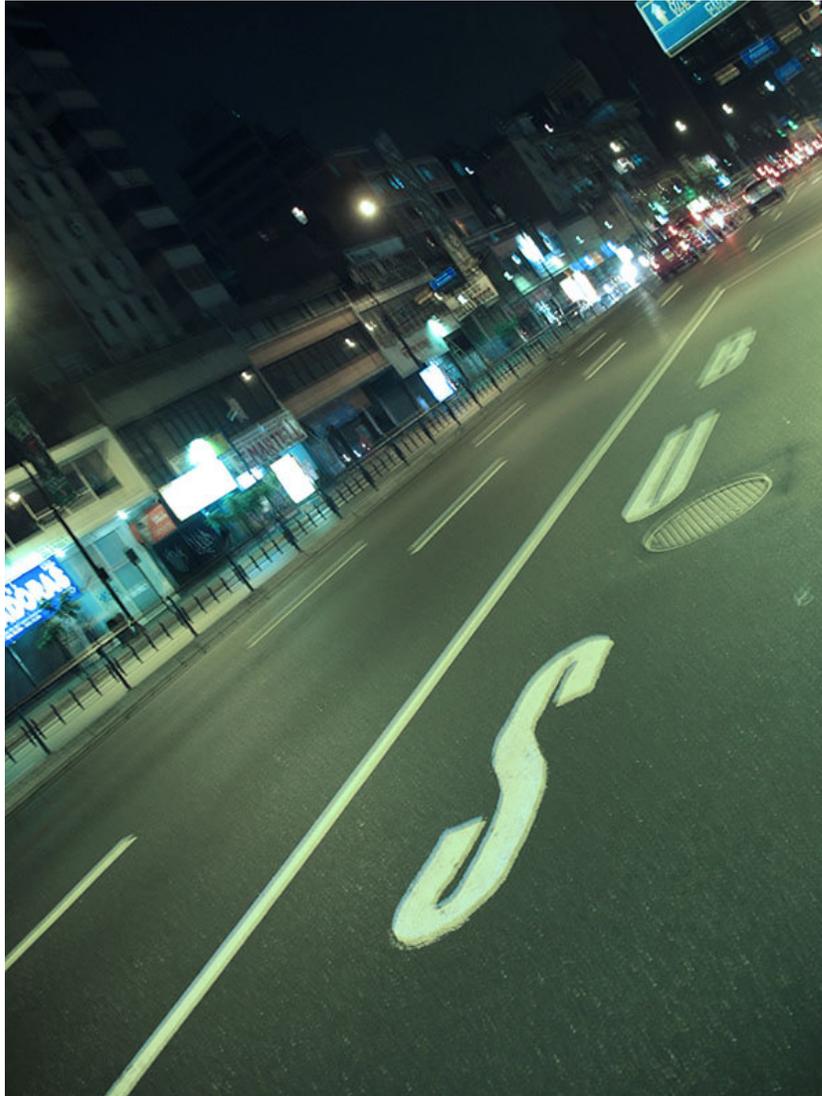














CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

Tras finalizar este trabajo, pueden puntualizarse una serie de elementos respecto al estudio de lo urbano y la caracterización de una ciudad como Caracas. Teniendo siempre en cuenta que, al tratarse de espacios para la imaginación y el otorgamiento de sentido a la vida cotidiana, no puede hablarse de aspectos *conclusivos* en la acepción cabal del término. El aporte que constituye este trabajo son ideas que surgen de la reflexión y el análisis, que permiten comprender algunas de las interpretaciones posibles acerca de esta ciudad.

Esta aproximación a Caracas revela la importancia de dar la voz a los sujetos, en la medida en que “lo real” es construido a partir de aquello que hacen y, sobre todo, de lo que *dicen* y *creen* que hacen.

Las personas establecen un diálogo con su ciudad, la cual sólo puede ser definida en función del caudal de experiencias de sus moradores, pasados y presentes, así como a partir de las ensoñaciones sobre el futuro.

Al trabajar con percepciones e imaginarios, lo importante no es si lo que relatan los sujetos es “verdadero” o el nivel de conciencia y planificación con que estructuran su discurso. De tal manera que lo valioso es que su interpretación del mundo, al ser afectada por los cruces fantasiosos de una realidad construida socialmente, recae

sobre ciudadanos *reales* y en esa medida determina los usos de la ciudad, conlleva consecuencias tanto en el plano simbólico como en el práctico.

En este trabajo se obtuvo una imagen de Caracas como una ciudad caótica, desmemoriada, apologista de la demolición, negada a mirar hacia su pasado, pero incapaz de formularse un futuro, siempre afanada en la búsqueda de *un algo* que la identifique plenamente. Pero el caraqueño ha podido encontrar en esta, una ciudad tan siniestra como sublime, elementos que le permitan *sobrevivir* la ciudad de un modo más amable, más llevadero, con lugar para soñar.

Según el relato de los conductores, Caracas es El Ávila, el Casco Central, el boulevard de Sabana Grande y Chacaíto, sus plazas O'Leary, Bolívar y Altamira, sus mercados, sus centros comerciales, sus parques aunque se hayan vuelto decadentes, su tráfico insoportable, el miedo que genera sus altos índices de inseguridad y violencia, Parque Central, la basura, las mujeres bellas, su diversidad y, sobre todo, su gente.

El ensayo fotográfico constituye un encuadre de esa realidad narrada por los conductores, que viven a Caracas y que diariamente –con sus acciones y pensamientos– contribuyen a formar lo que significa esta ciudad y sus autobuses. En ocasiones, el hombre se hizo presente por su ausencia en las imágenes, donde los espacios hablan de la vida de quienes los recorren y habitan.

Después de esta aproximación a Caracas desde diversas fuentes y puntos de vista, se hace imposible volver a mirarla igual que antes. Comprender que cada suceso, cada sentimiento, cada visión, por pequeños que luzcan, constituyen la puerta a todo un mundo de significaciones complejas, hace que la ciudad se nos revele cada día como algo distinto e interesante, como un espacio inagotable para el conocimiento, la interpretación y la imaginación.

RECOMENDACIONES

En un estudio sobre la ciudad nada es definitivo. Son amplias las posibilidades de futuras investigaciones que partan de lo realizado en este trabajo, así como de cualquiera de los innumerables elementos que presenta una ciudad tan diversa como Caracas.

Bajo la perspectiva interdisciplinaria que se ha sugerido en este trabajo, resultaría muy provechosa la realización de una mayor cantidad de estudios que integren distintos puntos de vista, en especial si incorporan el elemento artístico a la investigación académica. Incluso, las fotografías resultantes de trabajos sobre la ciudad pueden constituir la base para otras investigaciones, además de ser, en el futuro, testimonio de los tiempos que vivimos quienes los realizamos.

En definitiva, la experiencia de la ciudad desborda de tal manera los saberes construidos acerca de ella, que exige la permanente generación de nuevos puntos de partida y el ensayo de nuevas aproximaciones, tanto metodológicas como cotidianas.

Los ensayos fotográficos constituyen recursos que la universidad podría aprovechar realizando exposiciones durante cada año académico. De ese modo, la comunidad universitaria tendría acceso al producto de trabajos de grado que le permitan conocer diversos temas y quizá le brinden ideas para nuevas investigaciones.

FUENTES DE INFORMACIÓN Y BIBLIOGRAFÍA

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

AGUILAR, Miguel A.; NIETO, Raúl & CINCO, Mónica. (2001). Ciudad de presencias: dimensiones evaluativas y sensoriales en las evocaciones de la ciudad de México. En Vergara Figueroa, Abilio (Coord.) Imaginario: horizontes plurales, pp. 165-194. México: CONACULTA – INAH.

ALONSO, Luis E. (1995). Sujeto y discurso: el lugar de la entrevista abierta en las prácticas de la sociología cualitativa. En Delgado, Juan M. & Gutiérrez, Juan (Eds.), Métodos y técnicas cualitativas de investigación en Ciencias Sociales. Madrid: Editorial Síntesis.

ALONSO, Rodrigo. (2004). Hacia una desdefinición de la fotografía. En Territorios Ocupados. Buenos Aires: Espacio Fundación Telefónica. También disponible en versión digital en la World Wide Web: http://www.roalonso.net/es/pdf/arte_cont/Territorios_esp.pdf

ARAUJO, Orlando. (1980). El Ávila es un toro. En Mendoza, Soledad, 1995, Así es Caracas. Caracas: Editorial Diagrama.

AUGÈ, Marc. (2000). Los no lugares espacios del anonimato: una antropología de la sobremodernidad. Barcelona, España: Editorial Gedisa.

BALZA, José. (1999). Imágenes sangrantes. En Quimera, mayo, número 180, Barcelona. Disponible en versión digital en: <http://www.kalathos.com/oct2000/arte/balsa/balsa.html>

BERGER, John. (2000). Usos de la fotografía. En Elementos: Ciencia y cultura, febrero-abril, año/vol. 7, número 037, pp. 47-51. México: Benemérita Universidad de Puebla. Disponible en versión digital en: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=29403710>

BERGER, Peter & LUCKMANN, Thomas. (1979). La construcción social de la realidad. Buenos Aires: Amorrortu Editores.

CABRUJAS, José I. (1990). La ciudad escondida. En Dorronsoro, Gorka & Cabrujas, José I., Caracas. Caracas: Oscar Todtmann Editores.

CORNEJO P., Inés. (2005). El centro comercial se habita en algún momento de la semana. En Antropologías y estudios de la Ciudad, enero-junio, volumen 1, año 1, número 1. México: CONACULTA – INAH.

CORNEJO P., Inés. (2006). El centro comercial desde la comunicación y la cultura. Un modelo analítico para su estudio. En Convergencia, enero-abril, año/vol. 13, número 040, pp. 13-37. México: Universidad Autónoma del Estado de México. Disponible en versión digital en: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=10504001>

DUDAMEL, Gustavo. (agosto 12, 2007). “Cuando salgo, quisiera llevarme a Caracas en la maleta”. [Entrevista realizada por Johan M. Ramírez para la revista Estampas]. Caracas: Diario El Universal.

FISCHLER, Claude. (1995). El (h)omnívoro. El gusto, la cocina y el cuerpo. Barcelona: Anagrama.

GARCÍA Canclini, Néstor. (1996). Culturas urbanas de fin de siglo: la mirada antropológica. En Revista Internacional de Ciencias Sociales, septiembre, no. 153. UNESCO. También disponible en versión digital en: http://usuarios.lycos.es/doncrasi/Pdfcdr/GCanclini_2art.pdf

GARCÍA Márquez, Gabriel. (1980). Memoria feliz de Caracas. En Mendoza, Soledad, 1995, Así es Caracas. Caracas: Editorial Diagrama.

GIRALDO Isaza, Fabio (Ed.). (2003). Ciudad y complejidad. Bogotá: Ensayo&Error & FICA.

GOFFMAN, Erving. (1994). La presentación de la persona en la vida cotidiana. Buenos Aires: Amorrortu Editores. 2ª reimpresión

HABERMAS, Jürgen. (1989). El contenido normativo de la modernidad. En Habermas, Jürgen, El discurso filosófico de la modernidad. Madrid: Taurus.

HELLER, Ágnes. (1989). De la hermenéutica en las ciencias sociales a la hermenéutica de las ciencias sociales. En Heller, Ágnes & Fehér,

Ferenc, Políticas de la postmodernidad: ensayos de crítica cultural. Barcelona, España: Península.

HERNÁNDEZ, Tulio. (1998). Caracas: odiada, amada, desmemoriada y sensual. Caracas: Ediciones del Museo Jacobo Borges. También disponible en versión digital en la World Wide Web: <http://www.analitica.com/bitbliblioteca/tulio/caracas.asp>

KEY-AYALA, Santiago. (1974). Bajo el signo del Ávila (loanzas críticas). Caracas: Concejo Municipal del Distrito Federal. 2ª ed.

LEDRUT, Raymond. (1976). Sociología Urbana. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.

LICONA V., Ernesto. (2005). Marcas simbólicas en la ciudad de Puebla. En Antropologías y estudios de la Ciudad, enero-junio, volumen 1, año 1, número 1. México: CONACULTA – INAH.

MEDINA Cano, Federico. (1998). El Centro Comercial: una “Burbuja de Cristal”. En Estudios sobre las Culturas Contemporáneas, diciembre, año/vol. IV, número 008, pp. 61-91. México: Universidad de Colima. También disponible en versión digital en: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=31600804&iCveNum=3017>

MEJÍAS M., Luis Alfonso. (1992). Caracas como la ve su gente. Caracas: Alianza Nacional de Ciencias Económicas.

MONASTERIOS, Rubén. (2003). Caraqueñerías: Crónicas de un amor por Caracas. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.

OSEGUERA Parra, David. (2001). La comida: ¿Lugar de encuentro entre disciplinas científicas?. En Estudios sobre las culturas contemporáneas, junio, año/vol. VII, número 013, pp. 141-151. México: Universidad de Colima. Disponible en versión digital en: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=31601307>

NIÑO Araque, William. (1993). La ciudad como museo en nuestro continente. En Marina Heck (Coord.) Grandes metrópolis de América Latina, pp. 203-212. São Paulo: Fundação Memorial da América Latina: Fondo de Cultura Económica.

PACANINS, Federico. (2005). Tropicalia caraqueña. Crónicas de música urbana del siglo XX. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.

SAAVEDRA Luna, Isis. (2003). La historia de la imagen o una imagen para la historia. En Cuicuilco, septiembre-diciembre, año/vol. 10, número 029. México: Escuela Nacional de Antropología e Historia (ENAH). También disponible en versión digital en: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=35102912>

SÁNCHEZ, Nieves. (2004). El ordenador al servicio del arte. En Investigación. Área abierta, mayo, n° 8. Madrid: Universidad

Complutense. También disponible en versión digital en: <http://www.ucm.es/info/cavp1/Area%20Abierta/8%20Area%20Abierta/articulos/N.Sanchez.pdf>

SCHUTZ, Alfred. (1974). El problema de la realidad social. Buenos Aires: Amorrortu Editores.

SIMMEL, George. (1976). Metrópolis y vida mental. En Erich Fromm y otros, La soledad del hombre. Caracas: Monte Ávila Editores. 5ª ed.

SIMMEL, George. (2002). Sobre la aventura. Barcelona: Ediciones Península.

SILVA, Armando. (1993). La ciudad en sus símbolos: una propuesta metodológica para la comprensión de lo urbano en América Latina. En Marina Heck (Coord.) Grandes metrópolis de América Latina, pp. 87-101. São Paulo: Fundação Memorial da América Latina: Fondo de Cultura Económica.

SILVA, Armando. (2001). Imaginarios: estética ciudadana. En Vergara Figueroa, Abilio (Coord.) Imaginarios: horizontes plurales, pp. 107-129. México: CONACULTA – INAH.

SILVA, Armando. (2006). Imaginarios Urbanos. Colombia: Arango Editores. 5ª ed.

VERGARA F., Abilio. (2005). Desde la posciudad, repensando lo urbano y la Antropología. Antropología Urbana como producción

simbólica. En Antropologías y estudios de la Ciudad, enero-junio, volumen 1, año 1, número 1. México: CONACULTA – INAH.

VERGARA F., Abilio & LICONA V., Ernesto. (2001). Introducción. En Vergara Figueroa, Abilio (Coord.) Imaginarios: horizontes plurales, pp. 5-7. México: CONACULTA – INAH.

VILLORIA, Maite. (2005). Re-escribiendo Medellín: Una apropiación de imaginarios urbanos ciudadanos. En Antropologías y estudios de la Ciudad, enero-junio, volumen 1, año 1, número 1. México: CONACULTA – INAH.

WEBER, Max. (1977). Economía y Sociedad: esbozo de sociología comprensiva. Bogotá: Fondo de Cultura Económica. 2ª ed.

FUENTES ELECTRÓNICAS

ACEVES Alvarez, Oscar. (Noviembre 9, 2006). Autopistas como espacios. [Artículo en versión digital]. En Desnudando Caracas. Consultado el día 31 de julio de 2007 en: <http://www.800-christy.com/cms/content/view/36/48/>

AGUILAR, Hugo. (2003, septiembre). La dimensión performativa del discurso. Artículo presentado en el II Congreso Interoceánico de Estudios Latinoamericanos, Comisión: Teoría y función utópica, Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, Argentina. Consultado el día 9 de agosto de 2007 en la World Wide Web:

<http://ffyl.uncu.edu.ar/ifaa/archivo/IIIInteroceanico/Utopia/Aguilar.doc>

Ashtar, Inc. (2004). Parque Nacional El Ávila. Información general. Consultado el día 15 de agosto de 2007 en: <http://www.el-avila.com/info.html>

GARRIDO, Nelson. (1996). Caracas sangrante [Fotografía]. Disponible en la Web. Consultado el día 4 de enero de 2007 en: <http://www.kalathos.com/oct2000/arte/balsa/balsa.html>

GURAN, Milton. (2002). Los pueblos de la Amazonia. [Entrevista realizada por Silvia Mangialardi en versión digital]. Consultado el día 5 de junio de 2007 en: http://www.documentalistas.org.ar/nota-fotodoc.shtml?sh_itm=b75dabd0a56a360e810f082cbd69a4d2

HERNÁNDEZ Montoya, Roberto. (Diciembre 17, 1995). Caracas, ahí está.... [Artículo en versión digital]. Consultado el día 15 de julio de 2007 en: http://www.analitica.com/bitblioteca/roberto/ahi_esta.asp

KAVAFIS, Constantino. (s/f). Ítaca. Consultado el día 20 de agosto de 2007 en: <http://www.cica.es/aliens/gittcus/kavafis>

LLORENS, Manuel. (s/f). Mínimas nostalgias caraqueñas. [Artículo en versión digital]. Consultado el día 15 de julio de 2007 en: <http://www.ficcionbreve.org/ensayos/nostcara.htm>

MARTÍNEZ, Ibsen. (Agosto, 1999). La Caracas de Cabrujas. Mientras tanto y por si acaso. [Artículo en versión digital]. Consultado en fecha 15 de julio de 2007 en la World Wide Web: http://www.analitica.com/bitbliblioteca/ibsen_martinez/cabrujas.asp

MÉNDEZ, María Gabriela. (Agosto 2, 2007). “Sigo buscando la sensación de ver algo por primera vez” Colores de Venezuela de Jesús Ochoa inaugura hoy en la Sala TAC. [Artículo de prensa en versión digital]. El Universal. Consultado el día 2 de agosto de 2007 en: http://espectaculos.eluniversal.com/2007/08/02/til_art_sigo-buscando-la-se_387896.shtml

MUJICA, María C. (2005). Entrevista a Armando Silva. “Ser santiaguino o porteño es, primero, un deseo”. [Entrevista en versión digital]. Consultado el 6 de noviembre de 2006 en: www.bifurcaciones.cl

Noticias Televen. (Mayo 9, 2006). Inseguridad apoderada del boulevard de Sabana Grande. [Artículo de prensa en versión digital]. En Televen. Consultado el día 31 de julio de 2007 en: <http://www.televen.com/contenido.asp?contenido=9480&codprograma=noticieromatutino>

PEREIRA, Javier. (s/f). Caracas violenta. [Artículo en versión digital]. En El Nacional. Consultado el día 15 de octubre de 2006 en: <http://www.el-nacional.com/caracas/12.asp>

Prensa Cinemateca Nacional. (Febrero 17, 2005). Una mirada a Sabana Grande. [Artículo de prensa en versión digital]. En Radio

Nacional de Venezuela. Consultado el día 31 de julio de 2007 en:
<http://www.rnv.gov.ve/noticias/index.php?act=ST&f=16&t=13763>

RIZO, Marta. (2005). La Intersubjetividad como Eje Conceptual para pensar la Relación entre Comunicación, Subjetividad y Ciudad. En Razón y Palabra, octubre-noviembre, número 47. México. Consultado el día 19 de noviembre de 2006 en:
<http://www.razonypalabra.org.mx/anteriores/n47/mrizo.html#au>

SILVA, Christina. (Agosto 23, 2006). El Boulevard de los sueños rotos. [Artículo en versión digital]. En Desnudando Caracas. Consultado el día 31 de julio de 2007 en: <http://www.800-christy.com/cms/content/view/21/48/>

UCAB. *Disposiciones sobre Trabajos de Grado* de la Escuela de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello. Consultado el día 8 de marzo de 2006 en la World Wide Web:
<http://www.ucab.edu.ve/ucabnuevo/index.php?load=tesisnormativa.htm&seccion=130>

YÁNEZ M., Alfredo. (Noviembre 27, 2006). 40 razones por las que el tráfico en Caracas es un caos. [Artículo de prensa en versión digital]. En El Universal. Consultado el día 27 de noviembre de 2006 en:
http://www.eluniversal.com/2006/11/27/ccs_art_85101.shtml

TRABAJOS DE GRADO

ACEVEDO, Dinorah. (2006). Caracas subterránea: Ensayo fotográfico del Metro de Caracas. Trabajo de grado inédito para Lic. Comunicación Social, mención Artes Audiovisuales. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello.

BURGAÑA Bilbao, Ainara. (2006). La mujer detrás del fogón: ensayo fotográfico. Trabajo de grado para Lic. Comunicación Social, mención Artes Audiovisuales. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello.

CALCAGNO, Claudia. (2007). Algunas versiones del imaginario caraqueño. Un estudio sobre cómo los habitantes viven y evocan la ciudad. Trabajo de grado para optar al título de Sociólogo. Caracas: Universidad Central de Venezuela.

FERNÁNDEZ, Janeth A. (2003). Documentalismo fotográfico: aproximación al lenguaje de Mariano Días y Rafael Salvatore. Trabajo de grado inédito para Lic. Artes, mención Artes Plásticas. Caracas: Universidad Central de Venezuela.

ANEXOS

ANEXO 1. ENTREVISTA EN PROFUNDIDAD A MILTON, CONDUCTOR DE AUTOBÚS DE LA LÍNEA C.C.C.T. – EL SILENCIO

Preguntas generales

1. ¿Naciste en Caracas?

Sí, yo nací en Caracas.

2. ¿Qué recuerdas de la ciudad que te gustara cuando eras niño? ¿Cómo fue tu experiencia acá en Caracas?

Mira, lo que pasa es que yo, de pequeño viví mucho fuera de Caracas. Mis viejos tenían negocios fuera de Caracas y entonces siempre estábamos mudándonos de ciudad en ciudad. Pero sí viví un tiempo aquí en Caracas y, mira, que recuerde era más tranquilo, menos tráfico. Este... la gente, no sé, se veía que había más respeto... algo que ahora ya no hay... más orden... ahora esto es un desastre (risas)

3. ¿Qué cosas recuerdas de tu experiencia cuando viviste en el interior?

La niñez... o sea era mucho más sano, los juegos eran mucho más sanos que ahora... trompo, metras, perinola, carritos... o sea cosas que ya no tienen... los chamos ya no juegan sino playstation, nintendo... ya no tiene nada que ver con lo de antes... sino en la computadora. Mi hijo es playstation y sino la computadora. Ya no es lo mismo de antes. Ya ni siquiera cometas juegan. Yo hice bastantes papagayos de chamo... ya los chamos ya no lo hacen... mi chamo yo le he comprado varios, pero quedan en la casa. A veces también por

falta de tiempo de mi parte, por el trabajo, no puedo llevarlo, entonces él sale con los amiguitos pero ya no... no consiguen volar.

4. ¿Cuándo eras niño, en eso de vivir en varios lugares, llegaste a tener algún lugar que te gustara mucho, o alguna ciudad que te gustara más entre esas donde viviste?

No, siempre me gustó Caracas. En el interior sólo que era más tranquilo... las fiestas, las rumbas, eran diferentes que ahora. En esos pueblos era muy diferente que en la ciudad, uno podía amanecer... nosotros amanecíamos en la plaza del pueblo, donde sea así, grupos de amigos, o bebiendo, hablando... cosa que ya no se puede hacer ni siquiera donde yo viví en esos pueblos.

5. ¿Y dentro de Caracas tenías algún lugar que te gustara bastante, o que fuera tu preferido?

Mira... el Parque del Este, que era donde más me llevaban (risas).

- ¿Todavía te gusta? ¿Todavía vas?

Sí, hace poco fui con mi chamo, pero eso está muy cambio' ya... no hay casi animales, está todo sucio. Mucha decadencia en lo que es el sentido de esos parques... Yo fui al Pinar e igual, en el Zoológico de Caricuao tampoco hay nada. El Pinar es el que está mejorcito de todos, y sin embargo...

6. Si tuvieras que ponerle un color a la ciudad, ¿qué color le pondrías? ¿de qué color dirías que es Caracas?

¿De qué color es Caracas? (risas) de verdad que la pregunta es... (más risas) yo veo a Caracas de todos los colores. Bueno normalmente rojo que se pone uno con las colas (siguen las risas) con el calor.

- ¿Entonces dirías que es roja?

(risas) rojos nos ponemos nosotros en las colas...

- **Pero, a ver, sabes que a veces si uno ve un cuadro o algo puede pensar ah esto me recuerda tal color... Cuando piensas en Caracas ¿qué color sientes? ¿la asocias con algún color?**

Bueno yo diría que azul...

- **¿Por qué?**

Porque es mi color favorito (risas)

7. ¿Qué te gusta de esta ciudad, de Caracas?

Bueno... te digo algo, a mi no me gusta nada (risas) no vale... Yo tengo año y medio que regresé a Venezuela, y la verdad que no tiene nada que ver con antes, antes estaba mejor.

- **¿Dónde viviste?**

En Portugal... 4 años. Y no tiene nada que ver con cuando yo me fui, antes cuando yo me fui estaba mucho mejor que ahora. Ahora está muy sucia, demasiado sucia, demasiada delincuencia... cuando yo me fui no se veía tanta delincuencia. Aquí a cada rato vemos robos, aquí eso es... bueno, casi todos los días.

- **¿Todo eso que me estás diciendo sería lo que no te gusta de la ciudad? ¿o hay otras cosas que no te gusten?**

No... bueno, aquí se vive un estrés constante, todo el tiempo. Me imagino que uno... no bueno, me imagino no, es así, uno sale de Caracas y siente paz, en cualquier otro lado, la tranquilidad que aquí ya no la hay... porque ya aquí no cabe la cantidad de carros que hay... demasiados vehículos en Caracas. Aquí antes tú agarrabas cola de lunes a viernes, ya no, ahora agarras cola de lunes a domingo, días feriados... como esté Caracas las colas son insoportables... antes no se veía eso. Es una de las cosas que no me... mm me imagino que a nadie le gustará. Pero más que todo también... ¡bueno! lo de la basura va mucho en la gente, porque yo lo he visto en el Centro de Caracas

de noche pasan los camiones, recogen, y pasas a la media hora y está todo tirado en el suelo... o sea es falta de conciencia de las personas también. Hay demasiada inconciencia en la gente, ya la gente no respeta como antes... [Llega otro conductor a mostrarle una comida que consiguió] Mira ese es oriental (risas) aquí hay de todo...

8. ¿Le cambiarías el nombre a la ciudad?

No... ya la conocí así. Si cambiándole de nombre se cambiara todo lo malo, perfecto, cualquier otro serviría (risas)

9. ¿Qué piensas que la ciudad te ha dado?

Mira de todo un poco. Si, una variedad de todo... tristezas, alegría, ehmm miedo, risas... o sea, de todo un poco.

10. ¿Qué te gustaría que Caracas te diera?

Tranquilidad... nivel personal... ya aquí tú sales a la calle y ya sales nervioso de que no te vayan a robar. Uno tiene que estar aquí pendiente no se vaya a montar un choro...

11. Si te pido que me describas un día cotidiano en la ciudad...

¿Describirte qué?

- Un día normal, cotidiano... rutinario, en la ciudad... ¿qué tendría?

Mira, este... en la mañana es fresca, no hay casi tráfico. Al mediodía ya empiezan las colas, los corneteos, los buhoneros... todo es un desastre. Ya en la noche pues vuelve otra vez a la calma, al silencio... por ratos, y en distintos sectores, pero no en todos.

12. ¿Cómo describirías al caraqueño?

Una persona muy alegre. Pero también bastante agresiva... me imagino que debe ser más que todo por el estrés que uno pasa en el día, que la gente llega momentos en que explota y se altera... pero es

bastante alegre, en comparación con otros países es bastante alegre... se nota mucho cuando uno va a otras partes.

13. ¿Quién crees que ha contribuido a que la ciudad sea como es y no otra, no distinta?

Todo... todos, porque si uno le va a echar la culpa al que esté mandando es mentira... en eso influye todo. Claro, parte de la culpa la tiene el Presidente porque es el que tiene que tratar de poner un orden, pero ya esto es algo que tiene muchos años así, y cambiar la mente del venezolano hoy en día es muy difícil, pasarán muchos años para cambiar la mentalidad del venezolano, porque ya desde pequeño ya tiene aquella mentalidad de cuánto hay pa' eso, si me das tanto te consigo esto, el rebusque... o sea ya es muy diferente... te lo digo porque viví en otro lado y las personas en otro país es diferente.

14. Si tuvieras que definir a Caracas en una palabra, ¿Cuál sería?

(silencio) este... mira, escandalosa

15. ¿Crees que existe alguna relación entre la gente y la ciudad?

Sí, cómo no.

- ¿Por qué?

Quienes tenemos a Caracas así somos nosotros mismos, como somos, como estamos, como nos comportamos...

16. ¿Crees que tu vida cotidiana influye sobre la ciudad?

En parte... soy un carro más, soy un habitante más que influye en todo pues... en el tráfico, en el día a día...

17. ¿Relacionas a Caracas con algún deporte?

¿A Caracas con algún deporte? (pausa) Deporte mental (risas)

- A ver, ¿por qué? ¿cómo describirías ese deporte mental?

Bueno yo te lo digo en relación a mi trabajo. Tengo un trabajo donde utilizas mucho la visión, tienes que estar pendiente de todo: de los motorizados, de los peatones, de quién se baja, del que se sube, de los carros que se atraviesan, de bicicletas... o sea, de todo. De hecho yo ya... antes andaba bastante en bicicleta, que ese era mi deporte favorito y ya ahora ya tengo, desde que llegué, chao... no lo he vuelto a hacer. Pero es lo que más me gustaba andar en bicicleta, de hecho lo andaba bastante, en bicicleta montañera, montañas... pero ya no... tengo hace tiempo que no lo hago, ya va un año y medio.

- ¿Y no has pensado buscar un espacio donde no sea tan difícil hacerlo, si te gustaba tanto?

Pienso que el año que viene. Porque prácticamente me estoy otra vez incorporando y estabilizando aquí nuevamente. Pero sí pienso hacerlo.

18. ¿Que crees que le has dado tú a la ciudad?

¿Qué le he dado yo a la ciudad? (pausa) pienso que mi esfuerzo, mi trabajo...

19. ¿Y hay algo que te gustaría darle?

Mira, que me gustaría darle... cómo no, si pudiera hacerlo... mira, estee, lo que ella no tiene, la tranquilidad del venezolano... estee, tantas cosas que ya se perdieron... pero más que todo la tranquilidad.

20. ¿Cuándo piensas en Caracas, cuáles son los tres primeros lugares que te vienen a la mente?

Mira... ¿en Caracas solamente? ¿tres lugares que me vienen a la mente? (pausa) uno sería El Ávila, que a veces subo a respirar aire fresco pienso yo. Otros lugares así que a veces visito, los centros comerciales y los parques.

21. ¿Qué edad le pondrías a Caracas? O sea, no históricamente, ¿cuál le pondrías tú? Así como cuando uno ve a alguien y piensa cuántos años tendrá...

Bueno si ves esta zona por aquí esto no tiene más de 50 ó 60 años. Ya si te vas hacia el Centro, hacia el área donde están aquellas montañas tapadas de rojo con ese poco e' ranchos Caracas tiene como 200 años (risas)

- Entonces, en general, ¿la pondrías como joven o como vieja?

No, una edad intermedia... entre los 35 y 40

22. ¿Qué sexo le pondrías a Caracas?

¿Qué sexo? (risas)

- Sí, ¿te parece que es más masculina, más femenina... cómo la pondrías?

Mira, femenina.

- ¿Por qué?

Estee... qué te digo yo, en el sentido de... prácticamente lo que ves ahora es la mujer en todos lados, en todo tipo de trabajo ya está la mujer ahí... y sí tiene su toque femenino en muchos aspectos... en Navidad más que todo, cuando empiezan a arreglar todo... un hombre no se pone con esas cosas (risas)

- Bueno se han visto casos...

(risas) bueno sí, ahorita hay muchos (risas)

23. Si tuvieses la oportunidad, ¿te irías a otro lugar?

Mira de hecho me arrepentí de haberme regresado (risas)... Pero si tuviera la oportunidad de irme, me iría a las Islas Canarias.

- ¿Por qué decidirías irte y por qué a ese lugar?

Porque yo pienso que ya Caracas, para que vuelva a ser lo de antes no... no va a pasar pues. Ya esto seguirá siempre adelante. Venga el Presidente que venga esto va a seguir siempre igual. Ya cambiar la mentalidad del venezolano es casi imposible. Pasarán... como ya te dije... pasarán muchos años. Y sí, o sea, ya es demasiado el estrés, demasiado... o sea yo me devolví para acá y digo oye qué hice... estaba tan bien allá... locura... más que todo porque allá era demasiado tranquilo, demasiado monótono... y uno el caraqueño está acostumbrado a esto, al despelote de Caracas. Entonces llegas a un sitio donde pasas uno, dos años siempre en lo mismo, a veces sientes que te ahogas...

- ¿Extrañabas Caracas?

Sí, muchas veces la extrañaba... más que todo los viernes (risas)

- ¿Y en qué parte de Portugal estabas viviendo?

Estaba en la Isla de Madeira.

- ¿Y cómo era?

Mira en invierno es muy frío... las cuatro estaciones del año son muy acentuadas, totalmente. Pero prácticamente tienes ocho meses de frío contra cuatro meses de calor. Frío intenso y calor muy intenso... más caliente que Maracaibo, en el sentido de que por ejemplo si la temperatura estaba, ponte tú, a 24-26 grados la humedad estaba al 80-90%, entonces por lo menos aquí tú sientes calor pero te acobijas debajo de una parada o debajo de un árbol y sientes aire fresco... allá no, allá sientes hasta que te falta el aire. Y en invierno es muy frío... y eso que yo estaba, de Europa, una de las partes más calientes que es la Isla de Madeira. En verano, el mes de Agosto es más que todo el

más caliente. Y en invierno el mes más frío es el mes de Enero. Yo estuve en temperaturas de hasta 3 y 4 grados.

24. ¿En qué parte de la ciudad vives?

Yo vivo en San Bernardino.

- ¿Cómo te sientes allí?

Donde yo vivo es muy tranquilo. San Bernardino es una zona muy tranquila, uno no escucha tanto aquellos despelotes del Centro de Caracas. Pero tengo un tío que vive en el Centro de Cara... más que todo en La Candelaria y eso es una locura... escuchas todo, es como si estuvieras viviendo en el suelo, y eso que él vive en un piso 15.

25. ¿Cómo haces para llegar a aquí diariamente?

Yo tengo mi carro. Guardo la camioneta en Cotiza, dejo el carro en el estacionamiento y saco la camioneta. Y en la noche llego, guardo la camioneta y saco mi carro... Pero antes me iba a pie, y bajaba y subía a pie.

26. ¿Relacionas a Caracas con algún género musical?

Sí... bueno, la salsa, pero ahora lo que se escucha es reguetón.

- ¿Por qué?

Bueno porque es lo que más se escucha. Pero yo particularmente lo relacionaría con el merengue... pienso yo que es lo que antes más se escuchaba, ahora no, ahora hasta a las llaneras le ponen reguetón. Ellos tratan de grabar todo mezclado con reguetón.

27. ¿Identificas a Caracas con algún olor?

En las tardes... bueno, diríamos que entre el día sí, con el monóxido de carbono de los carros.

- ¿Y durante el resto del día la relacionas con algún otro?

No, o sea... el olor normal de Caracas. Árboles, difícilmente, sólo si vas por la Cota Mil, pero de resto aquí por el Centro no, normalmente ese es el olor.

28. ¿Identificas a Caracas con algún personaje?

¿Con algún personaje? (pausa) Con ninguno en especial.

29. ¿Relacionas a Caracas con algún momento del día ya -sea la mañana, la tarde o la noche?

La mañana... Ojala estuviese como todas las mañanas, antes de las 6.30

30. ¿Identificas a Caracas con alguna comida?

Sí.

- ¿Con cuál?

El pollo en brasa... paella... digo, el pabellón.

- ¿Por qué?

Me imagino que eso es lo que más se come.

31. ¿Relacionas a Caracas con alguna bebida?

La cerveza... totalmente (risas)

- ¿Por qué?

Es lo que más se toma, aparte que mi cuñado tiene una licorería y bueno... eso los viernes es total.

32. ¿Con qué momento histórico relacionas a Caracas?

¿Con qué momento histórico? (pausa) Esta preguntica... (risas) Mira no sabría decirte, pienso que todos los momentos históricos de Caracas ya fueron hace muchos años, y ahora no tendrá nada así de nuevo sino... cosas buenas, le han pasado más que todo cosas malas en Caracas las tragedias que han habido... pero cosas buenas... me imagino que el despertar vivo cada día es una cosa muy buena.

33. ¿Te parece que Caracas es grande o pequeña?

Es pequeña. Se está quedando MUY pequeña...

34. ¿Te consideras caraqueño?

Sí. Totalmente.

35. ¿Hay algo que te genere miedo en la ciudad? ¿Qué?

Mira la delincuencia. Sí, es lo único así...

Preguntas específicas sobre el oficio de conductor de autobús

1. ¿Cómo llegaste a este oficio?

Fue porque hace ya muchos años trabajé aquí. Fue mi trabajo... o sea, cumplí 21 años, mi papá ya tenía más de 9 años trabajando esto... yo trabajé en bancos... estee... también nos surgió que teníamos que comprar el apartamento, ya mi viejo estaba bastante mayor para estar en esto... enfermo más que todo diría yo, no tan viejo... y entonces decidí ayudarlo y me quedé aquí por 5 años en ese entonces. Y entonces cuando regresé estuve buscando algo y lo que encontré donde pudiera entrar mucho más rápido y ganar un poco más fue aquí.

2. ¿Recuerdas tu primer día como conductor de camionetas? ¿Cómo fue?

Sí, fue bastantee... o sea era algo diferente, algo que nunca había hecho. Nervios, por el comportamiento de las personas más que todo.

3. ¿Cuánto tiempo llevas en este oficio?

Relacionando aquellos años con estos... ahorita debo llevar como 1 año y 4 meses más o menos.

4. ¿Tu papá trabajaba en esta misma línea o en otra?

Él trabajo 5 años Carmelitas-Petare y después se vino para acá, aquí estuvo 4 años.

- **¿Y así fue que llegaste a esta línea?**

- Sí, por él.

5. ¿Sabes cómo se formó esta línea o cuánto tiempo lleva, ese tipo de cosas?

Mira esta línea tiene muchos años. Esta se fundó creo que fue en el 58, algo así... no estoy muy seguro. Pero sí sé que anteriormente eran carritos, carritos pequeños. Después fueron camionetas de 15 puestos, después fueron... hubieron autobuses de esos grandes que ya no los hay, y ahora quedaron las puras camionetas.

6. ¿Cómo es uno de tus días en que trabajas acá? Desde que te levantas hasta que te vas a dormir

Yo diría que... relativamente siempre lo mismo. En el sentido del tráfico... los pasajeros son casi siempre los mismos, uno de hecho pues vas conociendo gente porque la ves todos los días, pero sí, el más cotidiano de todos. Normalmente siempre lo mismo.

7. ¿Qué sientes respecto a tu trabajo? ¿Te agrada? ¿Por qué?

No me agrada. De sentir que te diga que me gusta, no me gusta. Yo creo que a nadie le gusta andar en Caracas en una cola todo el santo día (risas) para arriba y para abajo, para arriba y para abajo. Pero bueno es lo que en estos momentos pues para mí es más accesible y estoy aquí. Pero no pienso estar aquí mucho tiempo tampoco (risas)

[En otro momento, mientras manejaba y conversábamos, dijo –sin ser interrogado al respecto-: Bueno yo trabajaba de mecánico pero aquí no pagan lo que eso vale, no vale la pena entonces trabajar en eso porque no pagan suficiente. Pero este trabajo, de gustarme no me gusta, porque este es un trabajo que te estanca ¿ves? O sea tú pasas, llevas... tienes 40, 50 años y estás ahí, o sea te estanca]

8. ¿Crees que tu trabajo tiene relación directa con la ciudad?

En ese caso, ¿de qué modo te parece que se relacionan?

Sí, en todos los sentidos. También soy un promotor del dióxido de carbono que hay a diario (risas).

9. ¿Has presenciado algo insólito en tu ambiente de trabajo?

Mira, este, aparte de los accidentes... discusiones en la calle, pleitos, robos he visto. O sea es lo más así...

- ¿Y dentro del carrito como tal no te ha pasado nada extraño?

No... alguno que otro borracho que se monta... este, alguno que otro malandro que te quiere robar, pero con pistolas de mentira... entonces ven que uno los baja del carro... uno también tiene que ser en ese aspecto bastante agresivo... Hay un chamo ahí que se monta pero ya se dejó un poco de eso porque ya bastante lo han agarrado a palos.

10. ¿De qué elementos te vales para hacer más placentero tu ambiente de trabajo?

Yo diría que mi estado de ánimo. Todo el tiempo trato de estar de buen humor. Y la música.

11. ¿Consideras que hay características de la ciudad que también estén en tu espacio de trabajo, que se identifiquen entre sí cosas de la ciudad con cosas de la camioneta?

Ehhh... ¿cosas de la ciudad?... mira, yo diría que la gente. Los carros... en general más que todo es eso.

12. ¿Cómo describirías el espacio del carrito por puesto y su lugar en la ciudad?

Yo creo que... yo pienso que deberían mudarlos, las paradas. Porque el centro de Caracas ya está demasiado sobrepoblado, deberían hacer

una zona donde ubicar todas las líneas pero que tuvieran un fácil acceso para las personas también llegar hasta ahí... pero es un poco complicado, ya aquí no hay espacio.

13. ¿Crees que hay algo que haga único, especial o diferente el ambiente de las camionetas, ese espacio diario que tú vives aquí?

Yo creo que el ambiente lo hacen las personas y lo hace uno. En el sentido de que si tú buscas discutir con un pasajero, pues qué consigues, no consigues nada bueno. Entonces uno trata más... YO más que todo, mi forma de ser trato de no discutir con nadie y de llevar las cosas por las buenas. Ya yo pienso que a manera de discusión ya sería el límite, ya cuando no tienes otra opción, otra alternativa.

14. ¿Qué significa para ti este sitio, el carrito como tal?

Esta viene siendo mi segunda casa, porque aquí paso todo el día (risas).

- ¿Cuántas horas estás aquí a diario?

Mira yo salgo de mi casa normalmente a las 3.30-4 de la mañana. Hasta las 10 de la noche.

- ¿Y como a qué hora llegas aquí? O sea mientras sales de tu casa y llegas...

No, yo llego al Silencio a las 3.30-4 de la mañana... que ya a esa hora comenzamos a trabajar. O sea, las camionetas comienzan a salir a las 5 y cuarto, pero ya desde las 3... ya desde las 2 de la mañana hay conductores haciendo cola para salir de primeros. Es el problema de las colas ¿ves? Si uno no espera, si uno no aprovecha la mañana...

15. ¿Has encontrado inconvenientes respecto a tu trabajo?

¿Inconvenientes en qué sentido?

- **En general, ya sea con los clientes o con la misma gente de la línea**

No, más que todo son aquellos rateros que siempre andan por ahí rondando que tú te descuides, que dejes el carro abierto para robarte el dinero, el equipo...

16. ¿Cómo es la relación con tus compañeros de trabajo?

Es buena. Pero esto es como un grupo de vecindad, los chismes, los chistes...

- **Me llamó la atención que ustedes no se conocen por nombre**

No, mucho no... es raro. Siempre tenemos, siempre hay muchos que usan... siempre hay alguien que le pone sobrenombres a los demás y uno los va conociendo de esa manera. Sí conozco a muchos por el nombre pero hay otros que no.

- **Ah ok, ¿el tuyo cuál es? Por si un día vengo a preguntar y me pasa como con el otro conductor que buscaba hoy que nadie sabía cuál era**

No, a mí más que todo me dicen Milton y por el nombre de la camioneta que dice La Pupi atrás... yo soy el 69.

17. ¿Cómo es la relación con los usuarios del carrito?

Mira yo te puedo hablar por mí, como te dije trato de que sea buena. A veces converso con las personas, a veces también conversan conmigo... uno que otro chiste para romper el hielo... Sí hay a veces una que otra discusión con alguna persona que, bueno, tiene ganas de discutir pues. También hay muchos que les gusta pelear con los estudiantes.

- **Ah sí, cuando yo estaba en el colegio a veces habían unos que como estabas con uniforme seguían de largo**

No, yo no. Yo me le paro a todo el mundo (risas) yo no estoy con eso. Lo que es las 12 yo me le paro a todo el mundo, aquí caben todos.

- **¿Cómo percibes tú a la gente que viene, en general?**

Bueno en las tardes ya vienen más descansadas, porque ya van a sus casas, ya vienen más alegres, muchos vienen ya tomando cerveza, vienen con sus bolsas de cerveza y uno tiene que decirles mira no me dejes las botellas aquí adentro. Alegres más que todo en las tardes. Al mediodía ya están un poco serias, sudados, cansados.

- **18. Hace rato me dijiste que cambiarías de oficio... más o menos me has ido diciendo por qué... ¿a qué oficio cambiarías?**

Bueno mi profesión es esa, es mecánico... y es lo que me gusta. De hecho mi cuñado y yo que él también es mecánico estamos viendo a ver si hacemos nuestro propio negocio, pero eso no se da de un día para otro. Más que todo aquí que todo es caro. Y de vez en cuando sí, agarramos un día y hacemos trabajos.

- **19. ¿Y eso se estudia a nivel técnico, la parte de mecánica?**

Mira yo lo estudié a nivel técnico pero no fue aquí y era por medio de la compañía, que yo trabajé en la Fiat y en la Fiat los cursos que dan es de ellos, ellos no te dan ningún comprobante porque son cursos de ellos para sus empleados, para sus... sí sus mecánicos... entonces ellos no les dan... Fue uno de los principales problemas aquí para buscar trabajo en un taller bueno era eso, me pedían TSU y yo aquí no soy TSU, yo tendría que entrar a una universidad o entrar a un instituto donde den el TSU de mecánica para poder obtener el título

que es lo que piden. Tengo los conocimientos pero no tengo el título, ese es el gran problema.

20. ¿Tienes preferencia por alguna de las zonas que cubres con tu ruta? ¿Alguna te gusta más? Porque ustedes van por toda la ciudad, recorren prácticamente de este a oeste

Sí, de este a oeste cubrimos... qué... desde El Silencio vía autopista a Plaza Las Américas, relativamente esta que es la ruta corta, que es dos días a la semana nada más, que es de El Silencio al CCCT y del CCCT a El Silencio, porque es la que más tiempo descansamos, que conseguimos descansar. Ya para Plaza Las Américas son demasiado las colas, para el Centro son demasiadas las colas, y aquí por lo menos descansamos un poco... descansamos la mente. Te diría que es mi preferida. Si pudiera trabajar toda la semana por acá trabajo feliz (risas)

[En la conversación mientras manejaba, también ofreció este dato adicional: Preguntó “¿Tú no has pasado por la cota mil a eso de las 7-7.30 de la mañana?” Respondí que no y me dijo que a esa hora se ve Caracas toda gris, que se “un manto gris sobre Caracas” que es por el smog]

Preguntas	Conductor 1	Conductor 2	Conductor 3	Conductor 4	Conductor 5
¿Qué es lo que más le gusta de Caracas?	La playa... bueno, la playa está fuera de Caracas... Los parques, como el Parque del Este	La autopista... para uno moverse mejor... y los sitios de distracción.	El clima	Las mujeres	Todo... El clima
¿Qué es lo que menos le gusta de Caracas?	Las colas, hay demasiadas colas... el tráfico	La delincuencia, la inseguridad	El tráfico	La inseguridad	El tráfico
¿Cómo es el caraqueño?	Le falta mucho... en el sentido comparado con los extranjeros... El caraqueño derrocha mucho dinero en lo que es la bebida alcohólica, no ahorra, derrocha mucho dinero, no piensa en el futuro, en el día de mañana tener algo pues para ellos mismos	Una persona sociable, tratable... Claro que con la inseguridad que hay mucha gente se abstiene no? de ser tratable y eso... pero por lo general como yo los trato bien, ellos me tratan bien	Amable	Por el hablar	Como una persona común, como todos
¿Con qué color identifica a Caracas?	Azul	Verde	Azul	Ninguno	Ninguno
¿Con qué palabra o frase identifica a Caracas?	Parque Central	La ciudad de las mujeres bellas	Caracas es una ciudad muy confortable no? pero nosotros mismos la hemos vuelto un ocho, una catástrofe	No tengo palabras para decirte, para resumirlo	Insegura

ANEXO 2. TABULACIÓN DE RESULTADOS. ENTREVISTAS ESTRUCTURADAS A CONDUCTORES DE AUTOBUSES DE LA LÍNEA C.C.C.T. - EL SILENCIO (1 al 5)

¿Con qué lugares identifica a Caracas?	Sabana Grande, Chacaíto... que son partes que uno tiene para distraerse, para comer, para distraerse de la rutina pues básicamente	El Ávila, sus plazas bonitas, por lo menos la Plaza Altamira, la Plaza O'Leary.... Las plazas que estén bonitas, que estén conservadas	Sabana Grande, Chacaíto y el casco central a pesar de cómo está	El Centro, los mercados	Petare
¿Con qué edad identifica a Caracas?	Vieja	Joven	Es algo vieja, pero ni tanto	Joven	Joven
¿Con qué sexo identifica a Caracas?	Ambas	Mujer	Ambas	Para mi es de todo... tanto hombres, viejos, carajitas, todo	Ambas
¿Qué le genera miedo en Caracas?	La delincuencia	Mucha gente loca, y la inseguridad y eso	La delincuencia	Nada	La inseguridad... no hay más gente buena
¿Con qué comida identifica a Caracas?	Pollo Arturo's	Arepas, queso	Ninguna	Ninguna	Ninguna
¿Qué extrañaría de Caracas?	Extrañaría todo porque aquí hay facilidades para todo... todo está en Caracas, el trabajo, la diversión, fuera de Caracas lamentablemente como dice el dicho es monte y culebra.	Su gente	El clima	El clima... y hay partes que no hay tanta multitud de gente como aquí	El Ávila

	De irme a otros países extrañaría a Caracas porque coño yo por lo menos aquí en Caracas, pa irme a otro país que no conozca no es mi gente, con la que yo me relaciono, con la que yo converso, con la que yo me distraigo... extrañaría por ejemplo algunos alimentos que no los voy a conseguir allá por lo menos como la arepa que no la voy a conseguir allá				
¿Se considera caraqueño?	Por supuesto, nací aquí en Caracas en 1967, y me gusta mi ciudad.	Sí, yo soy de Barquisimeto pero llevo tantos años aquí y he compartido tanto con la gente que me considero como de ellos	No, porque yo soy de Barinas	No, guaro a mucha honra	Sí, tengo más de 30 años aquí, más de la mitad de la vida... (es de Barcelona, Anzoátegui)

Preguntas	Conductor 6	Conductor 7	Conductor 8	Conductor 9	Conductor 10
¿Qué es lo que más le gusta de Caracas?	El clima	El trabajo principalmente	El Ávila	Mira lo que más me gusta de Caracas es su gente	La ciudad y su gente
¿Qué es lo que menos le gusta de Caracas?	Los ladrones	Las colas	Las colas	El tráfico	El hampa
¿Cómo es el caraqueño?	Bien	Por su manera de hablar, su manera de tratar... es diferente, totalmente el acento de su palabra y en su vocabulario	Flojo	Una persona muy acelerada	Una persona normal, lo único es que el agite por el tráfico y la cuestión
¿Con qué color identifica a Caracas?	Ninguno	Ninguno	Azul	Marrón sucio	Ninguno
¿Con qué palabra o frase identifica a Caracas?	Ninguna	Caracas para mí es muy bonita, a pesar que yo no soy de aquí para mí es muy bonita	Trabajo	Es una ciudad bonita, pero muy descuidada	Caracas bonita
¿Con qué lugares identifica a Caracas?	El Centro	El Junquito, El Ávila	Junquito y Colonia Tovar	La Plaza bolívar, las Torres de El Silencio	Bueno yo conozco toda Caracas y básicamente toda Venezuela... Santa Rosalía, San José, San Agustín, La Pastora, Puerta Caracas... infinidad, bueno.

ANEXO 3. TABULACIÓN DE RESULTADOS. ENTREVISTAS ESTRUCTURADAS A CONDUCTORES DE AUTOBUSES DE LA LÍNEA C.C.C.T. - EL SILENCIO (6 al 10)

¿Con qué edad identifica a Caracas?	Normal	Una edad intermedia	Se ve bien... ni joven ni vieja, ni muy muy ni tan tan	Intermedio	Se ve bien... bueno porque ya no se le puede hacer más tampoco, ya no hay
¿Con qué sexo identifica a Caracas?	La verdad no sé	Masculina	Ambas	Ambas	Las dos cosas
¿Qué le genera miedo en Caracas?	No, yo no tengo miedo de nada	El ladronismo, el hampa	La inseguridad	La inseguridad por supuesto	El hampa
¿Con qué comida identifica a Caracas?	Eso depende del bolsillo	Ninguna	Pabellón	Es muy variable la comida... Una comida así específica no hay	El pabellón
¿Qué extrañaría de Caracas?	Caracas se extraña que tiene el clima bueno	Nada	La Colonia Tovar y El Junquito	La gente	Mira lo que uno extraña es que como uno trabaja todos los días en la calle, bueno imagínate, si uno viviera en un pueblo se queda todos los días amarrao pues porque uno la extraña
¿Se considera caraqueño?	Sí, porque yo tengo 30 años aquí en Caracas	No, para nada	No porque no soy de acá, y estoy aquí por cosas del trabajo	Sí, soy extranjero pero tengo muchísimo tiempo viviendo aquí	Pues mira, 37-38 años viviendo en Caracas... Sí, mi esposa es venezolana y tengo dos hijos en la universidad y todo.