



UNIVERSIDAD CATÓLICA ANDRÉS BELLO
FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN
ESCUELA DE COMUNICACIÓN SOCIAL
MENCIÓN PERIODISMO

**CARACAS DESDE EL RETROVISOR:
LA CIUDAD VISTA A TRAVÉS DE SUS TAXISTAS**

Trabajo de Investigación presentado por:

Ángel ZAMBRANO COBO

a la

Escuela de Comunicación Social

Como un requisito parcial para obtener el título de

Licenciado en Comunicación Social

Profesor Guía:

Liza LÓPEZ V.

Caracas, septiembre de 2009

A la mama, por el tándem.

A mi esposa blue, por hacerme flotar.

Agradecimientos

A los taxistas Delia Monasterio, Cuba, Rafael Hernández, Isidro Nieves, Bam Bam, Víctor Chávez, Aníbal Martínez, Joaquín Araujo, Jorge Hurtado, Francisco Pérez, Edgar Meneses, Juan Oviedo, Giancarlo Mezzo, Orángel Albino, Virgilio Andrade, William Morales, Klin Lemos, Arturo Jorge y Wilmer Ramírez, por retratar Caracas conmigo.

Y a Liza López, mi tutora, por guiar nuestro retrato.

Índice

Portada	1
Dedicatoria	2
Agradecimientos	3
I. Introducción	4
II. Método	6
Retratar un lugar	6
Interpretar desde los otros	7
Aproximarse a un sujeto, no a un objeto	10
Leer y preguntar	12
Contar en presente	15
Escribir de contrastes	18
III. Ficha técnica	20
Título	20
Justificación y formulación del problema	20
Hipótesis	22
Objetivo general	22
Objetivos específicos	22
Delimitación	23
Formato	24
Perfil del público lector	24
Limitaciones y logros	24
Mapa de actores	25
<i>Expertos</i>	25
<i>Taxistas</i>	27
IV. Semblanza	29
Capítulo I: Ella amada, ella odiada	32

Capítulo II: Ella violenta, ella seductora	41
Capítulo III: Ella parada, ella caraqueña	57
Capítulo IV: Ella rota, ella muchas	74
Capítulo V: Ella una	94
V. Bibliografía	103
Libros	103
Revistas	109
Trabajos no publicados	109
Fuentes electrónicas	110

I. Introducción

Caracas es una ciudad de múltiples rostros y facetas. Llena de tantos contrastes, paradojas y contradicciones, que se hace imposible entenderla o retratarla desde puntos de vista únicamente urbanísticos, sociológicos o psicológicos.

Es un ser compuesto por tramados urbanos que la estructuran, ciudadanos que la habitan, problemas que la condicionan, desigualdades que la fracturan y seducciones que la hacen única. Un ser que genera tanto odio como amor, que atrae a sus ciudadanos y a la vez los rechaza.

De esta realidad surge el interés por realizar una investigación periodística que se aproxime a la ciudad desde varios lugares a la vez para entenderla y describirla.

Así, el objetivo de este trabajo de grado es realizar una semblanza de lugar de Caracas. Retratarla a través de los ciudadanos que la viven en su totalidad, la recorren entera y están en permanente contacto con sus distintas realidades: los taxistas caraqueños.

La investigación está compuesta por cinco partes.

La primera corresponde a la introducción del trabajo de grado.

La segunda está compuesta por el método. En él se explica en qué consiste el género periodístico de la semblanza, el paradigma investigativo que se empleó, las herramientas periodísticas que se utilizaron durante la investigación y cómo se estructuró el trabajo de grado.

La tercera es la ficha técnica de la investigación periodística. Ésta comprende la hipótesis, justificación, objetivos, delimitación, limitaciones y logros de dicha investigación, así como su mapa de actores.

El cuarto apartado es la semblanza, conformada por cinco capítulos que están estructurados a través de recorridos en taxi por Caracas y los testimonios y declaraciones de los taxistas, así como opiniones de expertos sobre los diversos temas

que atañen a la ciudad. Adicionalmente, se presentan fotografías de la ciudad realizadas por los propios taxistas.

En la quinta sección se indican las fuentes electrónicas y bibliográficas que fueron consultadas en el proceso de investigación.

II. Método

Retratar un lugar

El presente trabajo de grado consiste en una semblanza de lugar de Caracas realizada a través de 19 taxistas que desarrollan su oficio dentro de los municipios Chacao, Libertador, El Hatillo, Baruta y Sucre del Distrito Metropolitano.

Según las Modalidades de trabajo de grado de la Escuela de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello, este trabajo, por cumplir con las características de periodismo de investigación, se enmarca dentro de la Modalidad II, descrita como “una indagación *in extenso* que conduce a la interpretación de fenómenos ya ocurridos o en pleno desarrollo utilizando métodos periodísticos”¹.

Esta modalidad reúne, a su vez, cuatro submodalidades. Entre éstas se encuentra la semblanza, considerada “una exploración profunda de la vida, pensamiento y contexto histórico social de un personaje relevante en la vida nacional a través de conversaciones y revisión de fuentes documentales y vivas la cual permite ofrecer de él una visión integral”.

En *Escribir en prensa*, José Luis Benavides y Carlos Quintero (2004) definen la semblanza como “un reportaje interpretativo acerca de una persona real con un tema de interés humano. Su objetivo es resaltar la individualidad de una persona y/o colocarla en un marco general de valor simbólico social” (p. 179).

Los autores comparan el género de la semblanza con un retrato pictórico en el que el periodista “hace un balance, selecciona y coloca cada ingrediente del cuadro, todo ello para pintar el retrato que, según él, más nos acerca al modelo” (p. 179).

Por otra parte, amplían el concepto que ofrece la Escuela de Comunicación Social de la UCAB. No limitan la escogencia del personaje de una semblanza a su relevancia nacional, sino que reproducen las cinco razones que expone la periodista y escritora Helen Benedict por las cuales se puede escoger al personaje para un trabajo

¹ Modalidades de Trabajo de grado. Recuperado en agosto, 2009 de <http://www.ucab.edu.ve/teg.html>

de este estilo: fama, logros, dramatización, estilos de vida insólitos y símbolo (p. 193).

Además, Benavides y Quintero introducen otros posibles ejes temáticos alrededor de los cuales puede desarrollarse una semblanza, por considerar que este género periodístico debe poner más atención al interés humano y al contexto que a la notoriedad pública. Escriben acerca de la semblanza de grupos o lugares, que “tienen las mismas características que una semblanza tradicional, pero su centro no es una persona, sino un grupo o un lugar” y que además “puede ser a veces la mejor fórmula para comprender un fenómeno de importancia simbólico-social” (p. 189 y 190).

El periodista Eduardo Ulibarri (2003) agrega que “sobre lugares hay una abundante bibliografía en el periodismo turístico, a menudo de carácter promocional y, por ello, poco relevante. Pero las posibilidades van más allá de esta de esta veta” (p. 71).

De esta concepción de la semblanza de lugar derivó el presente trabajo de investigación. A través de las miradas de los taxistas, esta investigación pretendió retratar a Caracas y colocarla, como refieren Benavides y Quintero, en un marco general de valor simbólico social.

Interpretar desde los otros

El género que encierra la presente investigación se encierra a su vez, tal como lo señalan Benavides y Quintero, dentro del reportaje interpretativo. Este tipo de trabajo, según Carlos Marín (2003), es el más vasto de los géneros periodísticos:

En él caben todos los demás. Es un género complejo que suele contener noticias, entrevistas o crónicas, así como recursos de otros géneros literarios, como el ensayo, la novela corta y el cuento. Los reportajes amplían, completan y profundizan la noticia para explicar un problema, plantear y argumentar una hipótesis o contar un suceso. Aportan los elementos sustanciales para explicar el porqué

de los hechos; el reportaje investiga, describe, informa, entretiene, documenta (p. 66).

Así, el periodismo interpretativo va más allá de los simples hechos noticiosos y se vale de la interpretación –que no opinión– para descubrir aristas y profundidades. Obligatoriamente, quien pretenda comprender una realidad, sea ésta la de una persona, un grupo social o un lugar, tiene que acudir a la interpretación. Benavides y Quintero explican que si bien en 1950 la prensa escrita se planteaba ser objetiva y poseedora de la verdad, el panorama ha cambiado:

El periodismo interpretativo nos enseña con mayor frecuencia que la realidad no puede capturarse *objetivamente* y que el periodismo sólo intenta proporcionar la mayor cantidad posible de *verdades parciales* acerca de los hechos. Estas “verdades” son utilizadas por los periodistas para responder a dos preguntas cruciales del periodismo contemporáneo que no pueden responder cabalmente por medio de la noticia: cómo y por qué (p. 173).

Los autores describen cómo a partir de la década de los sesenta los medios comenzaron a preocuparse por “proporcionar el contexto y al historia necesarios para poner cualquier fenómeno social en perspectiva, de modo que el lector entienda cabalmente sus consecuencias” y cómo la semblanza, que se aleja de la “mera copia mecanográfica de una entrevista” se posicionó dentro del periodismo interpretativo que buscó responder el cómo y el por qué que los géneros informativos ignoraban (p. 176 y 177).

Y una parte imprescindible de esas respuestas yace en las personas que rodean los hechos, los lugares, los accidentes y las proezas. Los seres humanos que permiten interpretar y retratar todo lo que ocurre a través de sus miradas.

Acerca de esto escribió Ryszard Kapuscinski (2002), quien consideraba fundamental para un periodista mirar el entorno a través de los otros. No sólo retratarlos, informar acerca de ellos y hacerlos noticia. El periodista polaco vio en ese “otro” una ventana, una forma de mirar. “La fuente principal de nuestro conocimiento

periodístico son los otros. Los otros son los que nos dirigen, nos dan sus opiniones, interpretan para nosotros el mundo que intentamos comprender y describir” (p. 37).

Allí se encuentra una de las herramientas de las que echa mano el género de la semblanza. Retratar a una persona, a un grupo social o a un lugar a través de esos otros que en ocasiones el periodismo olvida.

Julio Villanueva Chang (2007), fundador de la revista peruana *Etiqueta Negra*, recalca la importancia de que este olvido no ocurra cuando dice que el periodista “busca no sólo a personajes públicos –autoridades, celebridades, expertos–: también busca a gente común y corriente, a personas extraordinarias en su anonimato, esos extras de cine mudo a quienes nadie les ha pedido la palabra” (p. 5).

Ronderos, León, Sáenz, Grillo y García (2002) lo expresan en *Cómo hacer periodismo*, al hablar de las fuentes que el periodista utiliza para narrar los hechos:

Muchas historias son flojas porque se quedan con una visión desde el Olimpo. Citan los expertos, tienen las cifras y los estudios, pero no aparece nadie que viva en carne y hueso el fenómeno del que se habla. Y en el fondo a la gente sólo le importa lo que le pasa a otra gente. (...). La gente de carne y hueso casi siempre está en el corazón de la noticia y hay que dejar que la persona más cercana a la historia la cuente. (p. 41 y 42)

Lo mismo hizo entender Tomás Eloy Martínez cuando en 1997, ante una asamblea de la Sociedad Interamericana de Prensa, habló de que el periodismo nació para contar historias y “descubrir, donde antes había sólo un hecho, al ser humano que está detrás de ese hecho, a la persona de carne y hueso afectada por los vientos de la realidad”. Y también Miguel Ángel Bastenier (2009) cuando se refiere al “interés hambriento por el prójimo” (p. 255).

Con esto en mente, el taxista caraqueño aparece dentro de su ciudad como uno de estos personajes comunes y cercanos a los hechos a través de los cuales se da la posibilidad de que el periodista construya las historias acerca de su entorno. Y eso se

propuso el investigador en el presente trabajo de grado: retratar a Caracas, con sus complejidades y contrastes, partiendo de la mirada del taxista caraqueño.

Aproximarse a un sujeto, no a un objeto

El tema sobre el que se centró este trabajo de grado hizo que la investigación realizada fuera exploratoria y descriptiva. Fue necesario explorar la ciudad, cómo los taxistas la viven y la palpan. Los estudios exploratorios se efectúan cuando el objetivo es “examinar un tema o un problema de investigación poco estudiado (...) o indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas o ampliar las existentes” (Sampieri, Collado y Baptista, 2003, p. 115).

Fue precisamente el tipo de estudio necesario para realizar un retrato de Caracas a través de los taxistas. Pero siempre teniendo en cuenta que esta investigación no se propuso generar, como lo dicta el Manual del Tesista de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello, “conclusiones terminantes sino aproximaciones”, y que además “permite reconocer tendencias, corrientes o inclinaciones en una determinada situación”². Esta semblanza es una aproximación a Caracas, no una explicación definitiva y única sobre la ciudad y sus aristas.

Es, además, un estudio descriptivo, porque busca retratar y describir los rasgos que definen la aproximación de los taxistas caraqueños a su ciudad. Según Sampieri, Collado y Baptista (2003) el propósito del investigador en los estudios descriptivos es “decir cómo es y cómo se manifiesta determinado fenómeno” (p. 117). Es decir, la meta de esta tesis es retratar cómo viven la ciudad dichos taxistas.

Fue necesario, para realizar el trabajo de grado, escoger un paradigma que estableciera el modo en que se enfocaría la investigación. Las características propias del trabajo llevaron a que se utilizara el modelo cualitativo de investigación, que

² Manual del tesista. Recuperado en agosto, 2009 de http://74.125.93.132/search?q=cache:BJ90ZO5dHCoJ:200.2.12.132/SVI/images/stories/rjv/pdf/rjv_tesis.pdf+manual+del+tesista+de+comunicacion+social&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=ve&client=firefox-a

según Pérez Serrano (1994) parte de la premisa de que “la realidad está constituida no sólo por hechos observables y externos, sino también por significados, símbolos e interpretaciones elaboradas por el propio sujeto a través de la interacción con los demás” (p. 27). La autora agrega que se persigue “la comprensión de la realidad dentro de un contexto dado, por ello se debe captarla como un todo unificado, no puede fragmentarse, no puede dividirse en variables dependientes e independientes” (p. 28).

Este paradigma coloca al investigador y al objeto investigado en un mismo nivel. Los pone cara a cara y convierte la relación de estudio sujeto-objeto en una relación horizontal de sujetos. Esta investigación periodística no se propuso aproximarse a un objeto de estudio, sino a un sujeto.

Pérez Serrano (2004) cita a Watson-Gegeo y plantea que la investigación cualitativa “consiste en descripciones detalladas de situaciones y comportamientos que son observables. Además, incorpora lo que los participantes dicen, sus experiencias, actitudes, creencias, pensamientos y reflexiones, tal como son expresadas por ellos mismos” (p. 46).

Taylor y Bogdan (1996) expresan, al respecto, que el método cualitativo “se refiere en su más amplio sentido a la investigación que produce datos descriptivos: las propias palabras de las personas, habladas o escritas y a la conducta observable” (p. 20).

Las discusiones que se dan acerca de la ciudad son, muchas veces, demasiado técnicas y se alejan de lo cualitativo. Este trabajo de grado pretende contextualizar algunas de estas discusiones, así como las cifras referentes a la ciudad –de tráfico, parque automotor, extensión territorial, inseguridad–. El resultado de esta contextualización, según Taylor y Bogdan, es una aproximación más humana a estos fenómenos:

Si estudiamos a las personas cualitativamente, llegamos a conocerlas en lo personal y a experimentar lo que ellas sienten en sus luchas cotidianas en la sociedad (...) Aprendemos sobre la vida

interior de la persona, sus luchas morales, sus éxitos y fracasos en el esfuerzo por asegurar su destino en un mundo demasiado frecuentemente en discordia con sus esperanzas e ideales (p. 21).

Y es, también, resultado de lo que plantea Martínez Miguélez (2006) cuando se refiere a un paradigma emergente:

El espíritu de nuestro tiempo está ya impulsándonos a ir más allá del simple objetivismo y relativismo. Una nueva sensibilidad y universalidad del discurso, una nueva racionalidad, está emergiendo y tiende a integrar dialécticamente las dimensiones empíricas, interpretativas y críticas de una orientación teórica que se dirige hacia la actividad práctica (...). Es de esperar que el *nuevo paradigma emergente* sea el que nos permita superar el realismo ingenuo, salir de la asfixia reduccionista y entrar en la lógica de una coherencia integral, sistémica y ecológica; es decir, entrar en una ciencia más universal e integradora, en una ciencia verdaderamente interdisciplinaria (p. 20 y 23).

Para aproximarse, desde ese paradigma, a Caracas y a los significados que los taxistas le dan a las vivencias urbanas de la ciudad, el investigador empleó las técnicas de revisión de documentos, observación participante, entrevista informativa y entrevista en profundidad.

Leer y preguntar

El investigador comenzó el trabajo periodístico realizando un arqueo bibliográfico y hemerográfico referente a Caracas. Benavides y Quintero (2004) resaltan la importancia de esta etapa de la investigación periodística:

No hay nada imposible para un periodista bien preparado para una entrevista. Los reporteros tienen que aprender a leer, procesar y sintetizar con rapidez grandes volúmenes de información de todo

tipo para preparar preguntas con sustancia. No hay mejor manera para entrevistar a alguien que conocerlo lo mejor posible (p. 196).

El trabajo de investigación le sirvió al investigador para, además de preparar cada entrevista, contextualizar las historias que los taxistas tenían que contar. Y según los autores, “en la semblanza tratamos de interpretar, contextualizar y buscar los factores de interés permanente del individuo” (p. 197). También hizo que el investigador comprendiera varios supuestos urbanísticos y sociales que rodean a Caracas.

Se acudió, a lo largo de esta etapa, a las bibliotecas de la Universidad Católica Andrés Bello (UCAB), de la Universidad Central de Venezuela (UCV), de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UCV, de la Fundación Empresas Polar, de la Fundación Bigott, la sala de consultas de la Fundación para la Cultura Urbana y la Biblioteca Nacional. También se empleó la consulta a través de Internet, en especial para acceder al portal del Instituto Nacional de Estadística.

Otra etapa de la investigación –que se comenzó junto al arqueo bibliográfico pero se extendió por más tiempo– fue el proceso de realizar entrevistas, tanto a los expertos como a los taxistas. Ronderos, León, Sáenz, Grillo y García (2002) plantean lo siguiente:

No es posible ejercer el periodismo sin la entrevista. Una entrevista es una conversación entre dos personas en la que una de ellas intenta conocer más a fondo la información, el pensamiento, las creencias o el criterio de la otra sobre un asunto (p. 207).

Con ellos concuerdan Benavides y Quintero (2004), quienes consideran la herramienta periodística uno de los elementos esenciales de la semblanza: “El reportero tiene que entrevistar más de una vez al individuo” (p. 186).

En el caso de esta investigación, ninguna de las entrevistas que se realizó tuvo relación al entrevistado como tal sino a la ciudad. Por ello se puede asegurar que si bien no se entrevistó más de una vez a ninguno de los sujetos –con la excepción de

dos taxistas–, se realizaron más de 50 entrevistas a la ciudad, que es la protagonista central de la semblanza de lugar.

Cada entrevista a un taxista duraba un mínimo de 20 minutos y todas ellas, sin excepción, fueron realizadas dentro del vehículo mientras se recorría la ciudad. Los encuentros con los expertos variaban más en cuanto a la duración pero generalmente eran más largas. Todas ellas se hicieron personalmente con la excepción de una que se hizo vía correo electrónico y otra que fue realizada por vía telefónica.

Según el libro *Cómo hacer periodismo*, existen los siguientes tipos de entrevista: informativa, de personalidad, en profundidad y de expertos (p. 207 y 208). Para llevar a cabo este trabajo de grado, el investigador realizó entrevistas informativas, en profundidad y de expertos.

Taylor y Bogdan (1996) definen la entrevista en profundidad como “reiterados encuentros cara a cara entre el investigador y los informantes (...) dirigidos a la comprensión de las perspectivas que tienen los informantes respecto de sus vidas, experiencias, situaciones, tal como las expresan sus propias palabras” (p. 101). Si bien el investigador no se reunió en reiteradas ocasiones con los entrevistados, el tema de dichas entrevistas fue siempre el mismo: Caracas. La entrevista en profundidad fue aplicada tanto a expertos como a taxistas, y únicamente se realizaron entrevistas de corte más informativo cuando la falta de tiempo obligó a ello.

El investigador, además de entrevistar a los 19 taxistas que son la voz fundamental de la semblanza, entrevistó a 29 fuentes expertas en los temas de la ciudad.

A lo largo de toda esta etapa, y en especial durante los recorridos con los taxistas, el investigador complementó las entrevistas con la observación participante. Observó y participó de cerca en el recorrer cotidiano de los taxistas por su ciudad. Esta técnica le permitió percibir directamente los temas urbanos de los que hablaron tanto los entrevistados expertos como los taxistas. También le permitió interpretar los significados que ellos les atribuyen a todo lo bueno y todo lo malo que ven en Caracas.

Contar en presente

Ronderos, León, Sáenz, Grillo y García (2002) citan en su libro *Cómo hacer periodismo* al periodista Norman Mailer, que habló de la inmersión total, un método muy parecido a la observación participante que empleó el investigador:

Meterse de fondo en lo que se va a relatar. Conocer las reacciones de los personajes, meterse en su piel, en su intimidad para poder escribir desde sus mentes y sus sensaciones. Ese tipo de reportería no es sólo racional sino también emocional. Hay que ver, sentir, oler, degustar, tocar (p. 170).

Los autores llaman al género del periodismo que aplica esta técnica crónica. Además, plantean que una de sus principales características es que “permite experimentar con estructuras arriesgadas y diferentes” (p. 170). Lo enmarcan, al igual que la semblanza, dentro del periodismo interpretativo.

Con esto en mente, el investigador comprobó que la semblanza, para transmitir las vivencias de los taxistas, sus recorridos, sus risas y sus quejas, debía obligatoriamente complementarse con la crónica. Esta hibridación va de la mano con lo planteado por Kapuscinski (2003), que vio como una característica del periodismo moderno es el “borrar paulatinamente los límites entre géneros” (p. 43).

Martín Caparrós (2006), en el prólogo de *Las mejores crónicas de Gatopardo*, habla sobre esa forma de escribir en presente:

Me gusta la palabra crónica. Me gusta, para empezar, que en la palabra crónica aceche cronos, el tiempo. Siempre que alguien escribe escribe sobre el tiempo, pero la crónica —muy en particular— es un intento siempre fracasado de atrapar el tiempo en que uno vive. Su fracaso es una garantía: permite intentarlo una y otra vez y fracasar e intentarlo de nuevo, y otra vez (p. 7).

Un género donde además el periodista está obligado a echar mano de recursos literarios y de una prosa mucho menos informativa que la acostumbrada en los medios. Así la vuelve a definir Caparrós:

La crónica es el género de no ficción donde la escritura pesa más. La crónica aprovecha la potencia del texto, la capacidad de hacer aquello que ninguna infografía, ningún cable podrían: armar un clima, crear un personaje, pensar una cuestión. (...). Hay otra diferencia fuerte entre la prosa informativa y la prosa crónica: una sintetiza lo que —se supone— sucedió; la otra lo pone en escena. Lo sitúa, lo ambienta, lo narra con detalles: contra la delgadez de la prosa fotocopia, el espesor de un buen relato. No decirle al lector esto es así; mostrarlo. Permitirle al lector que reaccione, no explicarle cómo deberían reaccionar. El informador puede decir “la escena era conmovedora”, el cronista trata de construir esa escena —y conmover (p. 8 y 12).

La crónica, a medida que el investigador observaba las calles caraqueñas, sus ruidos y sus matices, se fue apoderando de la semblanza. Difícil, con otro género, hacer que el lector palpara el tráfico como lo palpan los taxistas, o que quisiera a la ciudad como la quiere el taxista. La crónica se hizo, entrevista a entrevista y recorrido a recorrido, el género obligatorio para una semblanza de Caracas.

Y así se descubrió una riqueza escondida que ofrecía la crónica. Permitió que el investigador trasladara al lector a la ciudad, hacer que la viviera como la viven los taxistas, en la misma línea de lo que escribió el cronista mexicano Carlos Monsiváis en *A ustedes les consta: antología de la crónica en México*:

Escribir es poblar. Durante un periodo prolongado el detallismo exhaustivo de los cronistas sirve a un propósito central: contribuir a la forja de la nación describiéndola y, si se puede, moralizándola. Documentemos al país, cedámosle los más variados y amenos

ejercicios mnemotécnicos, que a los nacionales les dé gusto y les adule los pormenores de las comidas, paseos, crímenes célebres, festividades y conmociones políticas, personajes ilustres o excéntricos, sobresaltos históricos e innovaciones de la moda (p. 26).

De tantos recursos se nutre la crónica, que el periodista Juan Villoro se refiere a ella como el ornitorrinco de la prosa³. Considera que la crónica extrae de la novela la condición subjetiva, la capacidad desde el mundo de los personajes y crear una ilusión de vida para situar al lector en el centro de los hechos; del reportaje, los datos inmodificables; del cuento, el sentido dramático en espacio corto; de la entrevista, los diálogos. Se refiere al género como un “intento de darles voz a los demás”, como un “ejercicio de aproximaciones”.

Un ejercicio fundamental en una semblanza que pretende retratar una ciudad a través de sus taxistas. El investigador estuvo en una búsqueda constante de aproximar, a través del texto, a la ciudad de contrastes que percibió en cada recorrido por ella. Y, además, de hacerlo empleando recursos narrativos ajenos al periodismo informativo pero característicos de la crónica. Leila Guerriero considera esa búsqueda obligatoria:

Lo diré corto, lo diré rápido y lo diré claro: yo no creo que el periodismo sea un oficio menor, una suerte de escritura de bajo voltaje a la que puede aplicarse una creatividad rotosa y de segunda mano.

Es cierto que buena parte de lo que se publica consiste en textos que son al periodismo lo que los productos dietéticos son a la gastronomía: un simulacro de experiencia culinaria. Pero si me preguntan acerca de la pertinencia de aplicar la escritura creativa al

³ La crónica, ornitorrinco de la prosa. Recuperado en julio, 2009 de http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=773985

periodismo, mi respuesta es el asombro: ¿no vivimos los periodistas de contar historias? ¿Y hay, entonces, otra forma deseable de contarlas que no sea contarlas bien?⁴

Escribir de contrastes

Finalmente, habiendo definido el género, el paradigma investigativo, las herramientas a emplear y la forma narrativa del trabajo periodístico, el investigador tuvo que decidir cómo estructurar la semblanza. Desde un principio, el hecho característico que presentó Caracas fue la gran cantidad de contrastes que encierra. Así lo decían los taxistas, así lo decían los expertos. Caracas nunca era buena nada más o mala nada más, siempre tenía matices.

Por ello, el investigador decidió estructurar los cinco capítulos de la semblanza de manera que se evidenciaran estos contrastes. Así, cada capítulo, a la vez que presentaba un aspecto considerado negativo por los taxistas, presentaba también un aspecto positivo. Fueron estructurados alrededor de recorridos en taxi por la ciudad y las opiniones de los expertos, en todos ellos, hicieron de piso teórico sobre el cual caminaban los testimonios y las opiniones de los taxistas. Los temas, de la misma manera, fueron decididos con base en las voces convergentes de taxistas y expertos.

El primer capítulo, que fue concebido como una introducción, se llamó *Ella amada, ella odiada*, y tocó por encima todos los elementos que los taxistas caraqueños y los expertos sobre la ciudad asocian con el amor a Caracas, y de igual manera los elementos relacionados al odio a la ciudad.

En el segundo capítulo, llamado *Ella violenta, ella seductora*, se presentó el contraste entre una ciudad extremadamente insegura y una ciudad que, a pesar de ello, conserva espacios de seducción urbana.

⁴ ¿Dónde estaba yo cuando escribí esto? Recuperado en mayo, 2009 de http://www.elmalpensante.com/index.php?doc=display_contenido&id=116

El tercero presenta de nuevo un contraste, en esta ocasión entre el tráfico caraqueño, odiado de manera unánime, y la identidad del caraqueño repleto de buen humor y amabilidad. Se llamó *Ella parada, ella caraqueña*.

El cuarto se llamó *Ella rota, ella muchas*, y trató sobre la Caracas cambiante que ha crecido de manera exponencial desde los años cincuenta y la Caracas fracturada en dos: la ciudad formal y la ciudad informal.

Por último, y a manera de cierre o conclusión, el quinto capítulo se concibió como una muestra de la Caracas posible, de la esperanza caraqueña. Se llamó *Ella una* por la insistencia, tanto de expertos como de taxistas, de que la Caracas posible pasa por su integración, por su vuelta a ser una ciudad.

Adicionalmente, se presentan en esta semblanza, como material visual complementario, fotografías realizadas por los mismos taxistas con cámaras desechables que les fueron proporcionadas por el investigador.

III. Ficha técnica

Título

Caracas desde el retrovisor: la ciudad vista a través de sus taxistas

Justificación y formulación del problema

No hay una cifra que resuma a Caracas. Ni la de sus habitantes –según las proyecciones del Instituto Nacional de Estadística, 3.205.463–, ni la de su extensión territorial –los cinco municipios que componen el Distrito Metropolitano suman 817,9 kilómetros cuadrados–. Decir que Caracas es la capital de Venezuela y su ciudad más grande tampoco aproxima a todo lo que la ciudad encierra dentro de sí.

Se pueden citar infinidad de estudios que hablen sobre la explosión demográfica que vivió la ciudad a partir de los años cincuenta. También analizar las propuestas urbanísticas que han intentado darle orden a Caracas, desde el Plan Rotival hasta la Oficina Metropolitana de Planificación Urbana, así como presentar gráficos y estadísticas que demuestren que más de la mitad de los caraqueños viven en barrios.

Pero lo cierto es que ninguna de estas acciones daría a entender todo lo que Caracas es y deja de ser. Porque Caracas es inasible. Manuel Delgado (1999) plantea que esta característica es común a todo espacio urbano:

Esa antropología de lo urbano –antropología de las agitaciones humanas que tienen como escenario los espacios públicos– ha de hacer frente a algo que (...) *no se ve*, un objeto de conocimiento en muchos sentidos opaco, del que cabe esperar cualquier cosa, que está ahí, pero cuya composición cuesta distinguir con nitidez. La imagen de la niebla resulta inmejorable para describir un asunto que sólo se deja entrever, insinuar, sobrentender (p. 17 y 18).

Así, se plantea la necesidad de hallar una mirada, un punto de vista que permita divisar lo mejor posible a través de esa niebla que describe el autor. Un ángulo que proporcione una aproximación a esa cosa opaca que es la ciudad. Delgado (1999), a la vez que plantea esa niebla, plantea posibilidades de acercarse a ella:

Esta antropología urbana se asimilaría en gran medida como una antropología de los espacios públicos, es decir de esas superficies en que se producen deslizamientos de los que resultan infinidad de entrecruzamientos y bifurcaciones, así como escenificaciones que no se dudaría en calificar de coreográficas. ¿Su protagonista? Evidentemente, ya no comunidades coherentes, homogéneas, atrincheradas en su cuadrícula territorial, sino los actores de una alteridad que se generaliza: paseantes a la deriva, extranjeros, disimuladores natos, peregrinos eventuales, viajeros de autobús, citados a la espera... (p. 26).

Se tiene entonces, una nueva manera de entender a Caracas. No viéndola como un ente coherente y homogéneo, aprehensible a través del urbanismo o la sociología o cualquier otra disciplina académica, sino como un ser con infinitas aristas, con infinitos vericuetos por los que se le puede entrar.

Esta comprensión de la ciudad como un organismo inasible evidencia un enorme potencial periodístico. Surge la pregunta de cómo poner al servicio de esta visión de lo urbano las herramientas del periodista, que además son por demás parecidas a las que utilizaría el antropólogo urbano citado por Delgado.

Esta investigación se plantea el objetivo de hacer precisamente eso: aproximarse a esa niebla que es la ciudad haciendo uso de herramientas como la entrevista, la narración, la observación y la crónica. Echando mano a las obligaciones planteadas por Kapuscinski (2003): estar, ver, oír, compartir, pensar. Y como también lo plantea el periodista polaco, hacerlo a través de los otros. “Los otros son los que nos dirigen, nos dan sus opiniones, interpretan para nosotros el mundo que intentamos comprender y describir” (Kapuscinski. 2002. p. 37).

Hacerlo a través del taxista, quien a su vez está, oye, comparte y piensa la ciudad y sus ciudadanos, esos otros caraqueños, se asoma como una posibilidad para divisar algo, alguna silueta, un esbozo de cuerpo, a través de la niebla. En este sentido, cobra fuerza la idea planteada por José Joaquín Blanco (1981): “Escribir sobre personas es cada vez más un recurso para aproximarse al espacio cotidiano y gregario en que habitan (...)” (p. 57).

Cobra fuerza, de igual manera, la idea de que el taxista caraqueño es una ventana privilegiada cuando de mirar hacia la ciudad se trata. Por estar siempre en contacto con la calle y los espacios urbanos del tránsito que “son escenarios de esa predisposición total al ver venir, en la que un número infinito de posibilidades se despliega alrededor del transeúnte” (Delgado, 1999, p. 185).

Así, este trabajo de investigación plantea la necesidad de realizar una semblanza de Caracas a través de sus taxistas para aproximarse a un entendimiento de la ciudad.

Hipótesis

Es posible retratar un lugar como Caracas a través de personas que la recorren de manera cotidiana, que entran en contacto directo con sus habitantes y que están permanentemente sujetos a todos los elementos que encierra la ciudad.

Objetivo general

Realizar una semblanza de lugar de Caracas a través de taxistas que padecen sus defectos y viven sus virtudes de manera cotidiana para lograr un retrato amplio, mas no definitivo, de la ciudad.

Objetivos específicos

1. Conocer la cotidianidad de los taxistas caraqueños.
2. Describir la ciudad a través de la mirada del taxista caraqueño.

3. Complementar los testimonios de los taxistas con textos y opiniones acerca de la ciudad de arquitectos, psicólogos, urbanistas, sociólogos y otros expertos.
4. Retratar, de manera coherente, varios aspectos que presenta la ciudad de Caracas: diseño urbano, inseguridad, tráfico y vialidad, espacios públicos, fragmentación y ciudadanía.
5. Definir cuáles son, según los taxistas caraqueños, los defectos, las virtudes y las posibilidades de la ciudad.
6. Describir, con base en los taxistas, cómo el caraqueño se aproxima a estos defectos, virtudes y posibilidades.

Delimitación

Este trabajo es una semblanza de lugar de Caracas realizada a través de 19 taxistas que ejercen su oficio dentro de la ciudad.

Todos trabajan en alguno de los 5 municipios del Distrito Metropolitano – Chacao, Baruta, Libertador, Sucre y El Hatillo– y sus puntos de partida están repartidos por el centro, norte, sur, este y oeste de la ciudad, incluyendo partes de la llamada ciudad informal. 14 de ellos trabajan desde líneas registradas, mientras los 5 lo hacen por su cuenta –4 de ellos con un taxi registrado y uno con un carro particular–. Por la naturaleza de su oficio, cada taxista recorre distintos lugares de la ciudad constantemente.

Con este estudio el investigador no pretende analizar a cabalidad la ciudad de Caracas, con todas sus aristas que se desarrollan en variados campos del conocimiento. El propósito de la investigación tampoco es obtener una muestra representativa de las percepciones de los ciudadanos que hacen vida en Caracas. De hecho, los 19 taxistas a través de quienes se realiza la semblanza de lugar no conforman una muestra representativa ni de los taxistas caraqueños ni de la población caraqueña en general.

Se trata de un trabajo periodístico cuyo objetivo principal es retratar las percepciones acerca de Caracas que tiene un grupo de taxistas para, a través de sus vivencias y opiniones, aproximarse al sujeto tan amplio y polifacético que es Caracas.

Formato

El formato que se adoptará es el de un libro.

Perfil del público lector

Público general.

Limitaciones y logros

La principal limitación con que se enfrentó el investigador fue económica. Actualmente, en Caracas el precio mínimo de una carrera en taxi es de 20 bolívares. En general, las carreras durante las cuales se realizaron las entrevistas a los taxistas tenían una duración de 20 minutos y abarcaban un recorrido mediano, por ello el promedio que se pagó por cada carrera se elevó a 50 bolívares. Esto hizo necesaria una inversión significativa.

Sin embargo, algunos de ellos se mostraron muy abiertos a ser entrevistados, y en ocasiones no cobraron la carrera por tratarse de un trabajo académico.

Por otro lado, se logró establecer relaciones cercanas y abiertas entre el investigador y los taxistas que facilitaron el trabajo periodístico. Éstos en todo momento se mostraron dispuestos a colaborar y a compartir sus puntos de vista acerca de la ciudad. Algunos taxistas, incluso, accedieron a realizar fotografías con cámaras desechables para complementar el texto final de la semblanza.

Mapa de actores

Expertos

Nombre	Cargo/Rol	Tema
Alberto Barrera Tyzka	Escritor	Seducción caraqueña
Alejandro Cañizales	Periodista y locutor de Traffic Center	Tráfico y vialidad en Caracas
Axel Capriles	Psicólogo social	Identidad del caraqueño
Blanca Strepponi	Poeta y editora	Seducción caraqueña
Boris Muñoz	Periodista	Caracas amada y odiada
Daniel Quintini	Ingeniero especializado en vialidad	Tráfico y vialidad en Caracas
Enrique Fernández Shaw	Arquitecto	Caracas posible
Federico Vegas	Arquitecto y escritor	Caracas amada y odiada
Fermín Mármol León	Director del Consejo Consultivo de Seguridad de la Alcaldía Metropolitana	Inseguridad en Caracas
Garcilaso Pumar	Miembro del equipo editorial de <i>EnCaracas</i>	Caracas fracturada
Gullermo Barrios	Decano de la Facultad de Arquitectura de la UCV	Caracas fracturada

Guillermo Durand	Cronista de Caracas	Caracas cambiante
Hannia Gómez	Directora de la Fundación de la Memoria Urbana	Caracas cambiante
Héctor Barboza	Miembro de la Fundación Plátano Verde	Caracas posible
Hensli Rahn	Escritor	Caracas posible
Juan Carlos León	Director de protección integral del Instituto de Patrimonio Nacional	Caracas cambiante
Juan Pedro Posani	Director del Museo Nacional de Arquitectura	Caracas cambiante
Juancho Pinto	Co-autor de <i>Caracas a pie</i>	Caracas posible
Marco Negrón	Asesor del Instituto Metropolitano de Urbanismo	Caracas amada y odiada
María Isábel Peña	Directora del Instituto de Urbanismo de la UCV	Caracas cambiante y fracturada
Maritza Montero	Psicólogo social	Identidad del caraqueño
Patricia Sánchez	Coordinadora general de Transporte del Instituto Metropolitano de Transporte	Transporte público en Caracas
Rafael Arráiz Lucca	Director de la Fundación para la Cultura Urbana	Caracas amada y odiada
Roberto Briceño León	Director del Observatorio Venezolano de Violencia	Inseguridad en Caracas
Rodrigo Blanco	Escritor	Caracas posible
Teolinda Bolívar	Coordinadora del centro Ciudades de la Gente	Caracas fracturada

Tulio Hernández	Sociólogo miembro de la Fundación para la Cultura Urbana	Caracas amada y odiada
William Niño Araque	Arquitecto	Caracas amada y odiada
Zulma Bolívar	Directora del Instituto Metropolitano de Urbanismo	Caracas posible

Taxistas

Nombre	Zona de trabajo
Aníbal Martínez	El Marqués
Arturo Jorge	El Cafetal
Bam Bam	Chacao
Cuba	Sabana Grande
Delia Monasterio	La Candelaria
Edgar Meneses	San Bernardino
Francisco Pérez	Bello Monte
Giancarlo Mezzo	Plaza Venezuela
Isidro Nieves	El Paraíso
Joaquín Araujo	Las Mercedes
Jorge Hurtado	Terrazas del Ávila

Juan Oviedo	El Silencio
Klin Lemos	La Vega
Orángel Albino	Altamira
Rafael Hernández	Caricuao
Víctor Chávez	Los Ruices
Virgilio Andrade	La Boyera
William Morales	Petare
Wilmer Ramírez	Catía

IV. Semblanza

**Caracas desde el retrovisor:
la ciudad vista a través de sus taxistas**

Poetry has fallen in love with one word,
three syllables
and no accent.
Caracas
City in plural

La poesía se ha enamorado de una palabra,
tres sílabas
y ningún acento.
Caracas
Ciudad en plural

Masseratti 2lts



por taxista Delia Monasterio

Capítulo I

Ella amada, ella odiada

Delia va por la Urdaneta y va su taxi con ella. Recorre el oeste de la ciudad, lo palpa. Ve Caracas, Delia. Lo bonito y lo feo que tiene la ciudad. A todo le apunta. Lanza piropos a lo bueno, critica lo malo. Va mirándola, sintiéndola. Midiendo la ciudad que pasa por su retrovisor.

Ve la Caracas que es amor y odio. Caracas que es una y muchas y muchas más. Que es tráfico y seducción. Inseguridad, gente, rupturas y cambios. Que es de todo, y todo visto por los taxistas que la recorren y la recorren y no se cansan de verla. La ven, la capturan, la pintan. Retratan a Caracas desde su retrovisor.

Es verdad, dice la taxista Delia que frena, pisa cloche, mete primera y vuelve a arrancar. Esta ciudad es amor y odio. Porque aquí te consigues de todo. Así como hay delincuentes y graffiteros, tráfico y motorizados imprudentes también hay gente linda, gente bella.

Delia que dice que ella sí es una que ama a su ciudad mientras recorre la Caracas que amanece, que se despierta. Me caigo a trompones para salir de mi casa y ganarme los reales. Y tengo que luchar. Y esquivo las motos, esquivo las camionetas, tranco una camioneta y esquivo otra moto. Pero soy caraqueña y aquí me muero. Si me voy ocho días es mucho, dice Delia que va poniendo la luz de cruce, va cruzando a la derecha.

Ve el humo, el ruido, los gritos y los pitos. Insultos, risas, saludos. Hay cola, pero hay Ávila en su Caracas. Hay gris, pero hay verde. Ahí está el que bota la basura al piso y allá está el parquero simpático, conversador, panita. La calle con un hueco que parece una trinchera y el cielo azulísimo. Las plazas y los parques y a dos cuadras el atraco a mano armada. En su retrovisor Delia ve la Caracas de contrastes.

La misma Caracas que describe Marco Negrón, miembro del Instituto Metropolitano de Urbanismo. Es una relación de amor y odio, dice el arquitecto,

porque aquí tenemos compensaciones que no consigues en otras partes. Servicios, educación, trabajo. Porque aún en situaciones de caos, donde tú ves que el tráfico no camina, que no hay aceras decentes, que los semáforos no sirven y que no hay espacios públicos adecuados, las grandes ciudades tienen cualidades que te permiten soportar lo negativo.

Debe ser el movimiento que tienes aquí, suelta Delia desde su taxi. Ciudad en la que se hacen casi 5 millones de viajes diarios en transporte superficial según el Instituto Metropolitano de Transporte, y más de 100.000 de ellos en taxi. Ya uno se ha acostumbrado a esto, dice. Al corre corre, al día a día. Ya eso lo extrañaría. Esperar en no-se-dónde, buscar a un pasajero, estar pendiente de la hora porque no voy a llegar a tal lado.

Delia que ríe, Delia que goza, Delia que no se va ni loca de su Caracas que es pequeña pero enorme a la vez. Caracas mínima que con sus 817,9 kilómetros cuadrados ocupa 0,089 % del país. Caracas pequeña que tiene menos habitantes que Sao Paulo, Lima, Bogotá, Ciudad de México, Buenos Aires, Santiago de Chile, Belo Horizonte, Porto Alegre, Guadalajara y Recife. Pero Caracas gigante que da casa a 13 de cada 100 venezolanos, que en 2001 concentraba más de 60% de las universidades del país y donde vota 13,6% del registro electoral venezolano. Caracas que se llama Distrito Metropolitano y que con su Baruta, su Libertador, su Chacao, su El Hatillo y su Sucre es minúscula al lado de los otros 330 municipios que hacen a Venezuela. Pero Caracas fundada en 1567 y capital de Venezuela desde que Venezuela es Venezuela. Capitalísima que es centro político, financiero, militar y educativo.

El guante anaranjado del fiscal de tránsito revolotea y da la señal de dale, de dale pa' lante. Delia lo ve, Delia pisa el cloche y mete primera. Arranca y deja atrás el motorizado distraído que no ve la seña del fiscal por estar metido en su celular. Su taxi Chevrolet pasa a gente que compra el periódico y señoras que le quitan la punta a la canilla que acaban de comprar. Y, cruzando la calle, atentas a los motorizados, van comiéndose el pedacito de pan que pellizcaron. Dos esquinas más allá un indigente camina sin demasiado rumbo y un chamo le cambia el caucho a una buseta que



por taxista Rafael Hernández



por taxista Rafael Hernández



por taxista Bam Bam

comenzó mal el día con su caucho trasero espichado. Todo es una película muy vista por Delia, quien no se va a otra ciudad, que se queda aquí, que qué va a hacer ella en Maracaibo, Puerto la Cruz, Valencia.

Delia que quiere a Caracas, que la disfruta, que va inventando historias de lo que hay más allá de su parabrisas. ¿Tú no te sabes la historia de un carrito de perros calientes? Sin escalas, cuenta el cuento del carrito que acaba de quedar a espaldas de su taxi. Lo jalan para acá, lo jalan para allá. No lo dejan dormir, cuenta Delia. Lo jalan, lo vuelven a jalar, lo meten en un estacionamiento. Llega un carro y lo choca. Y lo empuja. Ahí lo dejan toda la noche, rodeado de cucarachas y ratas que se alimentan de todo lo que va quedando. Lo que sufre ese carro de perros calientes, dice Delia conmovida. Y el pobre perro caliente sufre todavía más. Abren al pobre pan y le tiran aquella salchicha ya muerta, y empiezan a bañarlo de salsas y salsas y ese poco de ácido le cae sobre su cuerpo. Y después el que se lo va a comer le pone ese poco de sal. Tanto daño que le hace eso a la salchicha. Pero qué se le va a hacer. Ya estoy muerta, dice la salchicha. Ya va paso al cementerio, que es cuando se la comen. Y ya estoy muerta y desahuciada y vuelve después otro perro caliente. Y otro. Y el pobre carrito de perros calientes, después de que vendió tanto, jálalo otra vez para arriba. Tíralo para acá. El estacionamiento lleno de ratas y perros y para allá va. Pasa el perro y hace sus necesidades en la rueda. La rata le camina por encima. Y así hasta la mañana. Esa es la historia del perro caliente y su carro. Así lo veo yo, dice, y su risa rebota contra el parabrisas. Contra el volante y contra el reproductor. El pobre carrito, dice, y se ríe a carcajadas mientras pasa otro carrito de perros calientes y otro semáforo. Delia que goza su Caracas, que se la inventa.

Y Delia que grita. Grita coño. CO-ÑO. Grita te estoy diciendo que me voy a meter ahí. Delia energúmena. Le da un puño a su corneta sorda y seca. Claro que tengo luz, chico, grita Delia, y la tengo bien bonita. Atrás suena el dale dale del parquero, adentro suena la salsa del reproductor y las quejas de la taxista. Ésa es la primera vez que ese tipo se monta en un carro, ese carro se lo ganó en una caja de

Ace, dice Delia y vuelve a pagarla con su volante. Ya no hay piropos ni sonrisas en el retrovisor de Delia. Ahora hay queja caraqueña, pura y dura.

Es impotencia chico, refunfuña la taxista. El deterioro, el desánimo de la gente, la cola y la cola y la cola. La carrera que uno hacía antes en veinticinco minutos ahora tarda hora y cuarenta. Y uno va deteriorándose también. Y hay una agresividad que no había antes, dice. Antes se paraban y te daban los buenos días. Eso ya no existe. Y la ciudad se vea fea. Mira cómo está esto, míralo no más, ordena Delia. Y su mirada atraviesa el parabrisas y cae en un monte seco que tiene más de basura que de monte. La basura en Caracas, dice, y mete tercera como diciendo qué se le va a hacer.

Y dos cuabras más abajo un peatón se atraviesa, Delia frena, el peatón insulta, menta madre y sigue su camino. ¿Estás viendo el mal humor de la gente? El caraqueño es así, sigue Delia. Muy apurado, siempre bajo estrés. En este carro nunca se ha montado alguien que me diga que vaya tranquila, sin apuro. Que tengo clase a la 1:00, que a las 3:00 me cierran el registro, que necesito hacer tal diligencia con tal abogado. Pero también hay gente bella y honrada, dice Delia que no puede odiar tanto a Caracas con un solo impulso.

Caracas de contrastes. Casa del caraqueño esquizofrénico que de un estado de ánimo pasa al otro en cuestión no de segundos, sino de esquinas y avenidas. Federico Vegas, el arquitecto que escribe sobre el amor a la ciudad, toma prestadas unas palabras de Camus, el argelino que describió Argel como una singular ciudad que al mismo tiempo da al hombre su esplendor y su miseria. El esplendor de la naturaleza y la miseria de lo construido, reflexiona Vegas. Todo eso tiene Caracas, dice. Y por eso nos enamoramos de ella pero a la vez la rechazamos.

Y Tulio Hernández, sociólogo miembro de la Fundación para la Cultura Urbana, dice que son tres o cuatro las cosas que el caraqueño ama. Y comienza a enumerar. De primera, el clima. Por lo obvio que es, por lo rápido que se le viene a la cabeza a cualquier caraqueño esa negociación entre los veinte y los veinticinco

grados centígrados. El Ávila no existe en ninguna otra parte, dice Hernández, y apoya gran parte del amor urbano en el cerro y el clima caraqueño.

Y expone como segunda razón de amor la vitalidad de la oferta cultural caraqueña. Horas antes, un taxista hablaba de la variedad del cine caraqueño, que desaparece apenas se enrumba uno mucho hacia el oriente o el occidente del país. Desaparecen las salas de teatro, los cines, las conchas acústicas, el Poliedro y las salas de concierto.

Tercero, sigue Hernández, una cierta concentración de lo creativo, de la ciencia, el arte y el deporte. Caracas es donde se estudia y se sale pa' lante, dice otro taxista. Donde yo le dejo el camino ya listo a mis hijos para que sean alguien en la vida.

Y cuarto, concluye el sociólogo, el vértigo. Caracas, junto a la brasileña Sao Paulo, es la ciudad más vertiginosa del continente, dice Hernández. Caracas es donde el tiempo pasa tanto más rápido que en Curiepe, Barbacoas, Guasdalito. Es lo que Delia llama el movimiento. Lo que otro taxista llama el temperamento de la ciudad, lanzando una metáfora. Con sus pulsaciones, dice, igualito que una persona.

Igualito que una mujer. Mujer de distintos rostros, humores, rabias y rabietas. Caracas bonita, Caracas fea. Caracas pa' gozar y Caracas que da miedo. Caracas que desde el retrovisor es una y muchas y muchas más.

Caracas que es mía, dice Cuba posesivo. Cuba, otro taxista a bordo de otro taxi, dice poseer la Caracas nocturna. Una Caracas de areperas, caucheras, salsa y reguetón. Perrocalenteros, pocos peatones, ninguna buseta y demasiados taxis. Taxis blancos, verdes, nuevos y casi en la chivera, registrados y piratas. Y el de Cuba.

Un Kia que recorre la Caracas que vuela, valle de 25 kilómetros de largo que se recorre en menos de 15 minutos. Ojalá fuera así todo el tiempo, reza Cuba. Como en las noches, dice, sin tráfico. Es más, hasta puedes divisar el paisaje, las vallas, las estrellas, la luna. El cielo caraqueño. De día, dice, lo que estás es pendiente de un autobús o un choro. ¿Quién va a estar mirando para arriba de día? Y el clima es hasta

mejor. No hay humo, dice Cuba. No hay motorizados y el carro no sufre tanto. La vida y la vía se te hacen más fáciles, suelta Cuba con el humo de su cigarro.

Y es alegre la ciudad de noche, dice el taxista. Salen dos del callejón La Puñalada dándose los besos, canta uno a la salida del Moulin Rouge. En Las Mercedes hay reggae, en El Rosal hay jazz y en todas partes, reguetón. Salsa y merengue también a la orden. Ron, cerveza, vodka, whisky, aguardiente. Tiene su magia, jura Cuba. Gente que está buscando divertirse, distraerse. Discotecas, bares, tascas, casas de juego, areperas. Todo eso describe Cuba, que habla del amor de la Caracas nocturna. Esa magia está en la variedad, dice. Y también en la solidaridad del caraqueño, que siempre te abre las puertas. Aquí tenemos esa facilidad de prosperar, trabajar, estudiar. Eso es Caracas, dice el taxista.

Habla de lo bonito, de lo bello, de lo gozable. Pero también habla de la inseguridad el taxista que sólo ha visto una patrulla policial en 40 minutos de recorrido. Eso es lo único malo de la noche, dice Cuba. Habla de robos, de secuestros, de taxis robados, de balas perdidas. Y la policía bien, ¿y tú?, declara Cuba con risa de por medio. La policía para mí no existe. Tú eres el que tienes que cuidarte, tú eres el que tienes que velar por ti.

De lo mismo habla Boris Muñoz, el periodista que ha escrito la ciudad. Lo que yo veo, dice, es que nuestra ciudad se ha ido reduciendo por culpa del peligro, del miedo. Es cada vez más pequeña. Se convierte, dice Muñoz, en un triángulo entre tres puntos. El trabajo, la casa y algún centro comercial. Una línea que a veces se expande a un triángulo o un rombo, pero de ahí no salimos. La ciudad, insiste el periodista, se hace más pequeña que su mapa.

Y Cuba repica lo dicho. Ya tú no ves a la gente como en los años ochenta, que se la pasaba por Plaza Venezuela, caminaba enterito el bulevar de Sabana Grande hasta las 3:00 de la mañana. Nada de eso. Ahora lo que ves, dice el taxista, es que la gente se traslada de un lado a otro sin desviarse demasiado. En taxi, en autobús o en su carro. Buscando un lugar donde puedan estar lejos de la inseguridad. Entonces Caracas se nos ha convertido en el recorrido entre tu casa y algún local, algún centro

comercial. Pero a la intemperie, hermano, nada que ver. Y es una lástima, dice Cuba. Porque Caracas es bonita de noche.

Habla Cuba y atrás pasa borrosa la plaza O'Leary en El Silencio bella y abandonada. Como todas las plazas que son un desierto a partir de las 11:00 de la noche, apenas baja sus santamarías el Metro. Como las aceras, los bulevares. Ciudad más rápida, sí. Más fresca, más animada, menos ajetreada. Pero menos ciudad. El caraqueño que cada vez vive menos su Caracas, que cada vez se hace más ciudadano de lo privado.

Por eso, dice el taxista, no estamos contentos con cómo estamos viviendo la ciudad, cómo la vemos, cómo andamos en ella. Cada día se va deteriorando un poquito más, dice. El problema de la limpieza, del ornato de la ciudad. Pero nosotros nos tenemos que dar cuenta de que podemos ir arreglando esas cosas que se han ido degenerando. Porque ahorita no cuidamos la ciudad, no la embellecemos. Somos muy pocos los que nos preocupamos por ella. Cuba frustrado que dice que los caraqueños ven a su ciudad como una servilleta. La usaste, no la necesitas más y la botaste. Todos queremos vivir en ella, todos queremos disfrutar de ella, pero muy poco es lo que hacemos por ella. No, no, no, mi hermano. Eso no puede ser así. Porque en Caracas tenemos con qué, lo único que nos falta es un poquito de conciencia. Pero la cosa va a mejorar, dice Cuba optimista. Esto algún día va a cambiar para mejor.

Porque de todas maneras y a pesar de lo dicho, el taxista Cuba acude al viejo refrán. El de Caracas y el monte y la culebra. Caracas es Caracas y lo demás es monte y culebra, dice. Refrán que promete que en la ciudad hay de todo. Que fue allí donde estuvo el edificio más alto de América Latina en su momento, que allí se construyeron las autopistas más modernas. Que allí tienes todo lo necesario, que además tienes el clima y la gente y la cultura. Que ese es el modernismo venezolano hecho ciudad, que ni hables de esos otros intentos de ciudades y que como Caracas no hay. Ese refrán dice Cuba que estaciona su taxi.

Y ya. Hora del guayoyo. La señora que pasea la calle con sus termos metálicos le da un guayoyo, Cuba le da 2.000 bolívares de los viejos. El Kia, mientras

tanto, espera. Todavía le quedan tres, cuatro horas de asfalto caraqueño. Hasta que amanezca, dice Cuba que sorbe. Hasta que vuelvan las canillas, las colas, las busetas. Y mientras tanto, que siga el amor. Que también siga el odio. La velocidad de la que habla Delia, lo amable que es el caraqueño, el tráfico y la inseguridad.

Porque en Caracas cabe todo. Las ganas de irse lejos y el no quererse ir a ninguna parte. El gris y el verde. Los motorizados y las guacharacas. El ruido y el caraqueño. Oportunidades y huecos, robos y rumbas. Ella, la amada. Ella, la odiada. Ella violenta y seductora, parada y caraqueña. Ella rota, muchas, una. Caracas, qué ciudad tan bella. Caracas, qué mierda de ciudad. Caracas, ciudad en plural.

Capítulo II

Ella violenta, ella seductora

Casi parece otra cosa esta Caracas de sábado por la tarde que atraviesa el taxi de Francisco Pérez. No hay cola ni ruido en la ciudad que recorre el Fiat Sienna.

Por lo pacífica, lo tranquila y lo callada, no parece la Caracas de la que habla Francisco Pérez mientras va al mando de su taxi. Habla de la otra Caracas, la Caracas insegura. Del Ford Fairlane que le quitaron a punta de pistola hace muchos años. Por ahí, por los años ochenta. Fue una carrera que agarré en la avenida principal de Las Mercedes, dice. Dos tipos que me pidieron que los llevara hasta Cumbres de Curumo.

Y habla de las dos pistolas que los dos tipos sacaron. Habla del si no nos das el carro te matamos con el que se presentaron formalmente. De cómo se los dio para quedar con vida y de cómo apareció su Fairlane desvalijado ocho días después.

Eso, a mediados de los ochenta, cuando el número de homicidios por cada 100.000 habitantes no llegaba a los 130 que el Ministerio de Salud y Desarrollo Social lanzó a los titulares en 2007. Apenas eran 10 por cada 100.000.

Francisco habla de la inseguridad caraqueña que se mide en homicidios y no en taxis robados ni pistolas sacadas. En homicidios porque los atracos y los secuestros y los hurtos y los robos no necesariamente son denunciados. Porque los homicidios dejan cadáveres y eso los hace medibles. Así lo explica Roberto Briceño León, director del Observatorio Venezolano de Violencia. El sociólogo cuenta que el aumento de la violencia en la Caracas de hoy es sostenido. Lanza números que dicen que en el primer trimestre de 2008 hubo 645 muertes violentas y en 2009 los tres primeros meses dejaron alrededor de 840. Suerte tuvo el Fairlane de Francisco Pérez de recorrer esa Caracas y no ésta de nuevo siglo y numeritos que asustan.

Numeritos que pintan una ciudad en guerra. Pintan una ciudad que no se parece a esta Caracas sabatina y pacífica que seduce. Caracas que gusta y enamora.

Enamora a otro taxista llamado Rafael Hernández que la recorre en su destartado Fairmont del setenta y algo. Taxi que atraviesa el centro de la ciudad, que pasa la camioneta con letreros de Pastora, Carmelitas, Urdaneta, Educación. Que ya llega a Puente Llaguno, que dejó atrás el Correo, la Vicepresidencia, el Ministerio de Finanzas y el de Educación. Que recorre lo mejor que tiene Caracas, dice Rafael.

Esto es lo más bello que tiene la ciudad, y apunta a su alrededor, intentando abarcar todo lo que está más allá de su parabrisas. El centro histórico, dice, y se llena la boca del patrimonio que señala con su mano izquierda. Ignora al indigente que orina un mural de alguna batalla heroica y apunta allá arriba, al Arco de la Federación. Y enumera, Rafael. Los dedos de su mano derecha no le alcanzan pero sigue enumerando. Miraflores, el palacio presidencial. El Arco. El Calvario. La Catedral. La Plaza Bolívar. La Casa del Libertador. El Museo Bolivariano. El Panteón. La Plaza El Venezolano.

Eso es patrimonio, compadre. Rafael habla de la Caracas monumental. Habla no, grita. Grita para imponerse al traqueteo del motor de su Fairmont. El Fairmont que de milagro anda, que de casualidad pasa el vendedor de guayayos y con leches al pie de las escaleras de El Calvario, que no se sabe cómo logra llegar hasta el campo de béisbol de Miraflores. Caracas de caimaneras de softbol, Caracas de patrimonio cultural, Caracas que seduce con su patrimonio.

Ocho o nueve estaciones de metro más allá, la poeta y editora Blanca Streponi se toma un refresco frente a la Plaza Francia de Altamira, pegada a El Ávila, todavía en el norte pero bastante más hacia el este y dice que sí, que el centro es lo mejor de Caracas. Lo mejor que tenemos. Desde el punto de vista urbano, mucho mejor que el este o el sur de la ciudad. Hay un trazado, dice. Hay arquitectura con historia, hay obras de arte, hay plazas cada tanto. Dos sorbos del refresco de dieta y habla del Congreso. De El Calvario, que es imponente. De Caño Amarillo, que es tan atractivo por su topografía. De Miraflores, que no será para desmayarse, dice, pero que está bien. De la Plaza Bolívar que con sus árboles y sus palomas y sus



por taxista Rafael Hernández



por taxista Rafael Hernández



por taxista Rafael Hernández

heladeros es amable, hogareña. Hay muchas cosas que atraen, que gustan, dice. Y dice también que toda la zona del centro tiene un enorme potencial de seducción.

Que seduce al taxista Rafael y que Rafael muestra al pasajero para seducirlo. Enseña la Plaza O’Leary con sus mototaxis y sus puestos de alquiler de teléfonos. Cuenta que se hizo en el gobierno de Medina Angarita. Ésta es la urbanización El Silencio y aquí están las dos torres que se comenzaron por allá en el año 43. Atrás dejamos a Guzmán Blanco, dice, y todo esto que viene es modernidad.

Sale del túnel y entra a la avenida Bolívar con sus banderas de América y sus bustos y sus caminerías anchísimas y sus chaguaramos. Ahí tienes los museos, dice Rafael orgulloso. El de Bellas Artes, el de Arte Nacional, el de los Niños, el de Ciencias Naturales, el de Arte Contemporáneo y el de Cruz Diez. Y el Teatro Teresa Carreño y las torres de Parque Central con sus 25 pisos cada una. Cornetazos de motos y camionetas, gritos de un buhonero vendiendo lo último de la mercancía y Rafael que sigue por la Bolívar mostrando su Caracas preferida.

Allá al fondo el Hilton Caracas que ahora es el Alba Caracas y se mete por debajo, hacia Los Caobos y Plaza Venezuela. Y Rafael sigue hablando de lo seductora que es la ciudad. Lo atractivo que es ese Parque Los Caobos, el Abra Solar de Alejandro Otero que descansa en la plaza, lo bonita que está la fuente que acaban de recuperar. Entra en la avenida Casanova Rafael y sigue vendiendo su ciudad. Pasa La Previsora y su mural de Cruz Diez y su reloj que dice que son las 2:52. Pasa el vendedor de lotería que promete 1.800.000 bolívares de los fuertes a quien le compre ése, el número ganador. Su taxi pasa el Hotel Savoy, uno de los más antiguos de la capital, dice, y la esquina donde se hacen arreglos florales y los miles de kioscos de la avenida y el busto de Cipriano Castro.

Y a mano derecha comienza la autopista. Rafael mira por encima del felpudo que adorna el tablero de su Fairmont, ve la Ciudad Universitaria con su reloj inconfundible y su biblioteca de mosaico rojo y todo lo que la hace ser Patrimonio Cultural de la Humanidad. Ve a María Lionza y sus flores de culto y el mural de Pedro León Zapata y sus conductores en cola. Ve unas guacamayas volando hacia el

Jardín Botánico y ve el Metro Cable de San Agustín. Ve el marrón del Guaire y el verde de los árboles que lo rodean.

Pasa su Caracas. La que le gusta, la que le atrae, la que vende y revende a quien se monte en ese asiento de copiloto.

La Caracas por donde rueda el Fiat Sienna de Francisco, el otro taxista. Sienna que sube de nuevo por las colinas de Bello Monte, más hacia el este, y pasa un ciclista. Va el ciclista casi tranquilo, casi extrañando los cornetazos y los motorizados. Sigue subiendo el taxi y pasa una tertulia de calle en el kiosco y pasa al chamo que embolsa en el supermercado de la esquina subiendo una compra en su carrito.

Pero Francisco, a bordo de su taxi, dobla a la izquierda y mientras recorta de tercera a segunda en el semáforo vuelve a la Caracas de las estadísticas.

Hace como tres años me quisieron robar éste, dice, y espera con paciencia de sábado que el semáforo cambie a verde. Agarré una carrera por donde vivo. Me pidieron ir para el centro y arrancamos. Ya en la autopista los dos tipos dijeron que había un cambio de planes.

Así lo cuenta y casi se ríe. Cuenta sin rabia, sin rencor. Cuenta como si no fuera un cuento de él. No vamos pal centro, le dijeron, porque esto es un atraco. Otro atraco, dice que pensó Francisco. Ni de vaina, dice que pensó, y aceleró y les dijo a los dos choros que si le iban a quitar el carro, que lo iban a perder entre todos. Y cuenta como uno de los dos le dijo que si se ponía bruto lo mataban y amenaza que amenaza con la pistola. Y exagera y dice que llegó el Fiat hasta 180 kilómetros por hora, que iba volando, que los ladrones nerviosos, que más y más duro hasta que se estrelló con un Jeep. Mientras él controlaba el carro para no terminar estrellado y ahogado en el Guaire, dice, los dos tipos saltaron del carro y así terminó la cosa. Terminó con mucho dinero que le tuvo que pagar al dueño del Jeep y mucho dinero que le tuvo que pagar al mecánico para volver a la calle con su taxi. Terminó con el susto en el cuerpo.

Susto de una Caracas más peligrosa que Medellín. La misma Medellín que fue capital de inseguridad latinoamericana y que hoy no ve más de 36 homicidios por cada 100.000. Susto de una Caracas donde la pistola no es ajena a casi nadie. Donde muere alguien acuchillado por un par de zapatos y dos minutos más tarde por una moto y a la media hora por no tener sino monedas que darle a los choros que se montaron en el autobús a atracar.

Entre Catia y Petare se dan todos los homicidios de Bogotá multiplicados por 7,2 según las cifras oficiales de ambas ciudades. Entre El Ávila y Ojo de Agua ocurren más asesinatos que en Quito, Lima o Ciudad de México. Caracas que, según la revista *Foreign Policy*, es la más peligrosa del continente. Caracas sangrienta. Caracas temida.

Y Caracas que se queda pequeña para América Latina. Ya aparece junto a nombres lejanos y desconocidos. Ciudad del Cabo. Nueva Orleans. Port Moresby. Moscú. Juntas, son las cinco capitales del homicidio mundial que aparecen en la revista. Y Caracas encabeza las cinco.

Seguro que sí, dice el taxista Jorge Hurtado mientras reposa sobre el capó de su taxi Daewoo Nubira. No duda del informe que así lo dice. No necesita saber que el reportaje es de tal o cual revista y toma en cuenta las cifras de homicidios, oficiales y no oficiales, de cada una de las cinco ciudades. No pregunta que quién es el autor, que de dónde viene eso, que con base en qué ni que de qué tamaño era esa muestra. El taxista caraqueño no duda de que ésa que él recorre es, de hecho, la ciudad más peligrosa desde El Paso, en México, hasta la argentina Ushuaia.

Tampoco duda de que Valencia, Barquisimeto, Maracaibo, Puerto La Cruz, Puerto Ordaz y las demás ciudades venezolanas se hayan quedado atrás. Muy atrás. Y que en Caracas, proporcionalmente, se mueren más personas que en toda Venezuela. No sabe qué es el Centro Para la Paz de la Universidad Central de Venezuela ni que, según sus cifras, en 1985, Caracas y Venezuela tenían el mismo índice de homicidios: 10 por cada 100.000 habitantes. No sabe que mientras Venezuela cuadruplicó esta cifra hasta llegar a 40 en 2007, la ciudad capital saltó mucho más adelante y en 2007

presentó la cifra más alta de sus 442 años de historia: 130 homicidios por cada 100.000. Sin ver ni uno de estos números ni cálculos, Jorge Hurtado no duda de que todo eso sea verdad. Lo intuye desde su taxi. Lo adivina cada vez que matan a un compañero taxista. Lo supone siempre que un pasajero se monta y le echa el cuento del cuñado, del primo, del hermano que atracaron, secuestraron, asesinaron. Seguro que sí, repite, y ahí van sus manos a su cadera con mezcla de indignación y resignación.

La inseguridad es bestial, dice, y de ahí salta sin escala al anecdótico. Que a un compañero de su misma línea un par de muchachos le quitaron, con sendas pistolas, su taxi nuevecito y lo dejaron botado. Que a otro compañero lo atacaron con navaja para quitarle el carro. Que otro estuvo secuestrado unas diez horas y que su taxi nunca apareció.

Eso cuenta mientras descansa de la cola y de estar sentado. Uno en la calle no se para a recoger a nadie, dice. En esta Caracas uno no sabe quién es nadie. Por eso trabaja exclusivamente desde su línea de taxis. Sin fiarse de más nadie sino de los que buscan allá el servicio. Una forma de minimizar el riesgo, dice, aunque los ingresos sean menores. Porque los delincuentes se visten con corbata y maletín, como si fueran ejecutivos. Que te lo digo yo.

Lo dice él y lo dicen todos. Ciudad peligrosa. Peligrosísima.

Pero de aquí no me voy, dice también. No se va de su Caracas que lo seduce. Su Caracas que entretiene, que da trabajo, que deja que uno se eduque y eche pa' lante. Caracas es Caracas, chico. Y por eso no me voy.

Igual que el taxista Joaquín Araujo que va en su taxi y jura que no se muda. No me mudo porque en Caracas uno lo tiene todo a mano, dice. Las comodidades, el cine, los centros comerciales, las tiendas. Las distracciones, va diciendo Joaquín. En otras ciudades después de las 8:00 es pipí y cama, como quien dice, porque todo está cerrado.

Pero en esta Caracas no. A la 1:30 de la madrugada no hay nada cerrado. Frente a donde espera estacionado el taxi de Joaquín, hay carros parados en doble fila

y no cabe ni uno más. Alguien raspa una tarjeta de saldo, llama a ver qué hay para esta noche. Al lado del de Joaquín pasan doce taxis más que llevan a donde quiera que sea la fiesta. Un Fiat Uno, un Renault algo, unos piratas y otros con su placa amarilla.

Joaquín pasa caucheras abiertas, peatones con cervezas, la música que suena y un camión del aseo municipal que espanta. Apura al Corolla que está delante con dos cornetazos y ya llega a Las Mercedes y sus peatones y sus miles de carros y sus miles de parqueros.

Aquí hay una discoteca, dice. Y otra. Este es Boo Café y allá atrás está Auyama. El Teatro Bar, Terrazas, Nikki Beach. De todo y para todos los gustos, dice Joaquín que insiste en que no, que no podría vivir en otra ciudad.

Yo llegué a Caracas cuando tenía 7 años. Resulta, sucede y acontece que nací en la isla de Madeira, allá en Portugal. Y a los 27 años pude ir para allá, a conocer el lugar donde nací. Mire, a los 15 días estaba que reventaba por regresarme. No, dice Joaquín. Nooooo, qué va. El que conoce esta vida y va para otras partes no entra ni con vaselina. De ninguna manera. Porque aquí hay experiencias, vivencias. Vuelve a decir que aquí hay de todo.

Hay reguetón y hay salsa más allá y electrónica también. Cerveza, ron, vodka. Lo que sea. Hay peatones borrachos, alegres, rumberos, peleones. Hay comida árabe, japonesa, peruana, mexicana, criolla, italiana, francesa. Hay cadenas internacionales y puestos de pepitos. Hay eventos y eventos y eventos.

El pendón que acaba de pasar Joaquín invita a una nueva sala de teatro y el de al lado a un espectáculo de comedia. El otro a un concierto de música clásica, el otro a uno de rock, el otro a un homenaje a tal artista y el otro a una cata de vinos. Pendón tras pendón tras pendón. Obras, películas, estrenos, festivales, conciertos, toques.

Es la oferta cultural de la que habla el sociólogo Tulio Hernández. La agenda de Caracas está, casi siempre, repleta. Por lo menos 27 salas de teatro, por lo menos 24 cines y muchas tarimas grandes y tarimas pequeñas y tarimas medianas. Escena musical nutrida y creciente, teatreros por montón y artistas en museos, galerías y

talleres. Lo nacional, lo internacional, lo folclórico, lo pop y lo muy pop. De todo y para todos los gustos, dice Joaquín que ya estaciona frente al Centro San Ignacio, donde más caraqueños rumbean y rumbean.

De día y del otro lado del Guaire otro taxista habla de otra bondad. Otra seducción y otra razón para no irse. El trabajo, dice Juan Oviedo que no sale del canal lento de la autopista Francisco Fajardo. Pasa el Jardín Botánico que es verde y pulmón natural y Parque Central todavía con sus grúas y uno, dos, tres y cuatro motorizados lo pasan a él. La cola hacia El Junquito está macha, dice Juan, y sigue recto hacia Caricuao, al extremo suroeste de la ciudad.

Y sigue hablando de la Caracas que da trabajo. Aquí todo lo que usted ponga a vender se vende, ríe Juan. Váyase al interior del país y si por casualidad consigue trabajo, no tiene las mismas ganancias que aquí, en la capital. Por eso todos nos vinimos para acá, a luchar aquí en Caracas. Y uno tiene que querer a la ciudad que le da la fuente para mantener a su familia. Cómo no va a quererla uno, pregunta Juan. Y la quiere. La quiere y la recorre y la cruza a mano derecha, subiendo hacia el zoológico y el bulevar y la estación terminal del Metro.

Más hacia el centro, sobre la avenida Urdaneta, Marco Negrón teoriza sobre eso que Juan le dice al parabrisas. El asesor del Instituto Metropolitano de Urbanismo, desde un piso 25, lo resume con tres o cuatro movimientos de manos. Compensaciones que no consigues en otra parte, dice. Oportunidades de educación, de trabajo, de recreación, relaciones con la gente. Eso no lo consigues en las ciudades más pequeñas. Y eso, dice, es la causa de pequeñas frustraciones con las que vivimos los caraqueños. Siempre nos gustaría combinar las ventajas de esta gran ciudad con la paz y tranquilidad de la pequeña. Pero eso, concluye con otro movimiento de sus manos, es imposible.

Caracas, la gran ciudad que da entretenimiento, educación, servicios. Donde de las 145 universidades, institutos universitarios y colegios universitarios inscritos en el Ministerio de Educación en 2001, estaban 61. Donde todo puede quedar cerca y donde siempre se consigue trabajo, por malo que sea.

Trabajo que seduce a Juan. Diversión que seduce a Joaquín. Patrimonio que seduce a Rafael. Y cerro que seduce a todos. Cerro que mejora lo presente, que le gana al gris y al smog y al tráfico y al caos. Esa unanimidad llamada El Ávila.

Lo más bello que hay en el mundo, dice uno. Calidad, dice otro. Pulmón natural para otros dos. Belleza, hermosura, espectáculo. Lo mejor que tiene Caracas, nuestro mejor monumento. Así se habla del cerro en las cabinas de los taxis. Y se mira, enseguida, hacia el norte. Se apunta, quizás. Y a lo mejor se suspira o se sonríe o se ríe. El Ávila. Por excelencia El Ávila que es el norte de Caracas y sus caraqueños. Cerro brújula que ubica enseguida, con solo verlo. Y caraqueños que en otras ciudades sin montaña al norte se sienten perdidos, sin dirección.

Cerro que es como el edificio más grandioso, dice Hannia Gómez desde la Fundación de la Memoria Urbana. Como un monumento más. Su monumento por antonomasia. Así dice ella y así siente Caracas y sus caraqueños. Cuando lo ven desde un taxi o un balcón o la calle o el teleférico o subiendo hacia Sabas Nieves. El Ávila en contraluz o alumbrado o morado de atardecer o anaranjado de amanecer. La montaña que se asoma siempre por una calle o transversal, que ahora la tapa un edificio pero que ahí mismo, a media cuadra aparece otra vez y que por más que se esté acostumbrado a ella y por más sentada que se dé, siempre quita parte del aliento.

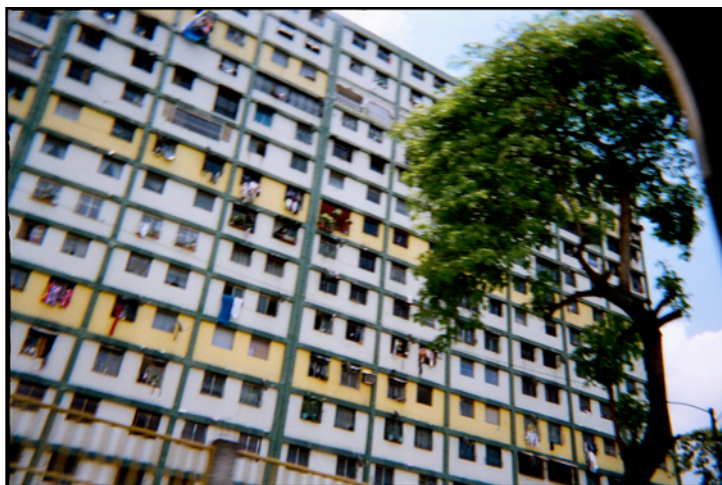
Y rodeando a El Ávila, la naturaleza. Los apamates y los araguaneyes, el verde por todas partes, la luz que llena el valle.

Basta con mirar hacia arriba, dice la poeta Strepponi. Hay algo que no podemos arruinar los caraqueños, que es la luz. La luz de Caracas sigue ahí, así como todo lo que la naturaleza ha puesto en Caracas y que no hemos terminado de arruinar. Es una presencia extraordinaria, dice, y aparta su vista del refresco y de la panadería y ve hacia afuera. Me ha dado excelentes resultados salir a caminar y salir hacia arriba. Y tratar de estar siempre viendo hacia arriba.

Hacia allá mira el taxista Edgar Meneses que también recorre Caracas. Su taxi pasa muros graffiteados y perros callejeros y él mira más arriba que el semáforo dañado que no marca ni verde ni rojo ni amarillo. Más arriba que la venta de piñatas y



por taxista Delia Monasterio



por taxista Rafael Hernández



por taxista Virgilio Andrade

la pareja peleando. Abajo queda el carrito de raspados, las manzanas a 8 por 10 bolívares y las ciruelas 5 por 10, el servicio de bordado y zurcido invisible, el barbero fumando fuera de su barbería, la chicha La Cremosita, los mendigos durmiendo, la basura acumulada, la tranca y las cornetas, las cachapas a 10 y los bolsos a 20, la vendedora de fresas que regatea, la vendedora de blusas que dice a 15 a 15 a 15 y la de dulces criollos que ofrece batatas, suspiros, manjares de leche, melcochas, abrillantados, polvorosas, dulce de lechosa y cortados de leche. Allá arriba, a la derecha y por encima de todo lo que pueda llamarse ciudad, está El Ávila. Y árboles y árboles y árboles y una brisa que refresca y una luz que no quema ni acalora ni encandila.

La naturaleza subyugante de la que habla Federico Vegas, el arquitecto escritor. Tan subyugante y seductora que te agüevonea, dice Vegas. No importa dónde estés ni la arquitectura que tengas delante. Todo queda en un segundo plano. Estás en la avenida Baralt y hay autobuses, hay cola, todo es un desastre y cuando levantas la mirada dices coño, qué ciudad tan bella.

En Caracas, dice Vegas, lo que no podemos cambiar es maravilloso. El aire, la luz, la posición de la montaña, la relación con el mar, las colinas al sur, el clima, el paso de los vientos, la topografía autolimpiante, la temperatura, la ubicación. La bella naturaleza que se da sin ningún esfuerzo. Y concluye Vegas que el caraqueño es ciudadano de la naturaleza, no de la ciudad.

Ciudadano de lo que Edgar ve desde su taxi cuando pasa un ceiba centenario o una guacharaca que grita o un flamboyán florecido. Ciudadano de una seducción ecológica, espacial, carnal, sexual y afectiva.

Así lo dice William Niño Araque, arquitecto y miembro de la Fundación para la Cultura Urbana. Se sienta en las escaleras de la nueva sede de la Galería de Arte Nacional, le da su espalda a las torres de Parque Central imponentes y habla y habla de la seducción caraqueña y sus monumentos. Los monumentos son todos, dice el arquitecto. Los puntos de encuentro, las inflexiones. La Plaza Bolívar, la Iglesia de

San Francisco y sus 18 retablos del siglo XVIII, la plaza cubierta del Aula Magna, el hotel Humboldt, las torres de El Silencio. Son acentos en el paisaje que es nuestra identidad, dice Niño. Y los monumentos también son las plazas, el atardecer, la floración de las especies vegetales, el momento de ir al mercado, la compra de comida en la calle El Hambre. Todo genera el placer de la ciudad.

Todo seduce y hace apartar el smog, el tráfico, el ruido. Pero mientras en Terrazas del Ávila, al extremo este de Caracas, el cerro le gana la partida a ese ruido y ese tráfico y ese smog, Jorge Hurtado se recuesta de su taxi y va hasta el 2002, cuando se unió al grupo estadístico de los atracados. Era de madrugada y yo iba ya camino a mi casa, cuenta. Una cuadra antes de llegar tres jóvenes me pidieron la carrera y yo ni me paré. ¿Qué iba a pararme yo por nadie? Cien metros más adelante, cuando estaba estacionándome, tenía a los tipos a menos de cinco metros.

Y ahí se distancia del capó. El clímax de su cuento no merece ser contado recostado de un taxi. Me dijeron pure, como se dicen los malandros. Pure, haznos una carrera. Y uno de los tres sacó un calibre .38. Y te lo digo porque yo sé de armas. Usted nos lleva, dijo, o lo matamos. Y yo rezando todo el camino, pidiéndole a todos los santos habidos y por haber.

Entrando a un barrio de por ahí me quitaron la cartera, el reloj y el celular y se bajaron de mi taxi. Y se vuelve a recostar del capó. Hasta ahí quedó eso. Igual que otros muchos, Jorge ni denunció ni fue a las autoridades. Ni nada. Agradeció que estaba vivo y ya. Igual que 62% de las personas que son víctimas de algún tipo de delito. Así lo dice un estudio publicado por la Alcaldía de Chacao llamado Victimización y Percepción de Seguridad en el Distrito Metropolitano.

Pues sí chico, la inseguridad. Ya Jorge va a cerrar el tema. La inseguridad es... Y se interrumpe. Casi se le había olvidado. El otro día hasta acá llegó un muchacho pidiendo una carrera a Colinas de Bello Monte, recuerda. Por esa zona yo conozco todas las calles. El tipo me iba indicando que me metiera por aquí, que me metiera por allá. Que por esa calle de allá y yo, que conozco esa calle, le dije que por ahí no. Y antes el tipo había llamado a alguien diciéndole que ya iba llegando, que estaba

montado en un taxi tal de tal placa. Ahí fue que empecé a sospechar, recuerda, y atravesé mi carro en toda la avenida. Le dije que se bajase ahí, que hasta aquí te traje. Que me pagues. Y el tipo le dio 50 bolívares fuertes, ni esperó el cambio y se fue.

Y la policía bien, gracias. Jorge da la respuesta común entre taxistas. En recorridos y recorridos y recorridos, se ven más carros accidentados que patrullas policiales. Más malabaristas de semáforo que puestos de control. El otro día pusieron un operativo de policías por ahí en La Urbina, apunta Jorge con su índice derecho. Pero duró dos semanas. Como siempre, como todos los operativos. Ocho, quince días. Y después desaparece, dice Jorge. ¿En qué quedamos entonces? No hay nadie. Ni aquí ni en casi ninguna parte.

Ausencia que se percibe desde la cabina de un taxi y se confirma desde las oficinas de la Alcaldía Metropolitana. No consigues ni un policía en la calle, ni una alcabala de policías ni nada, dice Fermín Mármol León. El ex director de la Policía Técnica Judicial y actual director del Consejo Consultivo de Seguridad de la alcaldía sueña con una policía más dinámica para Caracas. La policía no puede estar encerrada en los comandos, dice. Se necesita una policía que gire, que dé vueltas. Que exista un patrullaje móvil en toda la ciudad. Que cuando alguien transite por las calles de Caracas, vea una patrulla cada cuarenta minutos. Y menos.

Porque hasta ahora, dice Mármol León, se ha permitido que la delincuencia se imponga. La gente sale con temor. El caraqueño se abstiene de salir de noche. Caracas tiene un toque de queda. Caracas, dice, está en jaque mate.

Caracas peligrosa. Y caraqueños, taxistas y no, que dejan de vivir su ciudad. El sondeo realizado por la Alcaldía de Chacao lo deja claro. Caraqueños que han limitado los lugares donde van de compras. Caraqueños que ya no trabajan en toda la ciudad. Caraqueños que recortan sus actividades de diversión. Ciudadanos que ya no son ciudadanos de los bulevares, las plazas, las calles. Ciudadanos de centros comerciales y urbanizaciones. De rejas electrificadas y vigilantes privados.

Y la ciudad del taxista, aunque grande por obligación, se vuelve más y más limitada. El sociólogo Briceño León va directo al grano. Sin respaldo estadístico,

pero directo al grano. Las personas más expuestas al crimen y la violencia son, dice, la prostituta y el taxista. Por el simple hecho de que para realizar su oficio, entran en contacto con gente desconocida y de alguna manera quedan envueltos en situaciones que no pueden controlar. Además, el taxista está obligado a manejarse con efectivo y está de espaldas a quien lleva en su carro. Tiene todos los riesgos, reitera. Y lo dramático es que hay mutua desconfianza. El taxista no confía en el pasajero que recoge, y el pasajero no confía en el taxista que lo lleva. La ciudad, dice, se achica. Se pierde Caracas.

Ahora sí concluye el taxista Jorge, todavía recostado de su capó. Ya contó lo que tenía que contar sobre la Caracas que recorre durante casi diez horas diarias. La Caracas del miedo, en la que sus pasajeros se montan en el taxi y le piden que suba el vidrio, que baje los seguros y que vaya lo más directo posible. La Caracas inhibida, en la que también él va con miedo y limita los pasajeros que recoge, las horas en las que trabaja y las calles que recorre. Caracas que se encoge y que se deja de vivir.

Pero Caracas que se vive en cada esquina, en cada licorería, en cada centro hípico. Ciudad que se enamora de su propia dinámica cotidiana. Caracas que, dice Alberto Barrera Tyszka, tiene formas y maneras muy nuestras. Caracas que también puede ser un adverbio, sigue Barrera. Se camina de manera caraqueña. Se mira y se seduce caraqueñamente. Es una dinámica veloz, dice, desparpajada, llena de humor, de libertad en los gestos y en las pupilas.

Y por el mismo camino camina Tulio Hernández. Deja su café de lado y habla de la Caracas caribeña. A pesar de que esta ciudad está a 800 metros de altura, dice, se comporta como una ciudad caribeña. Los colores de los autobuses, la manera de andar que tiene la gente, la coquetería generalizada, el desparpajo del hombre que pone gasolina. Y habla de los caraqueños caribeños que aman su clima, su oferta cultural, el vértigo y la velocidad.

De la sensualidad caraqueña. La energía sensual que es, dice, como una coreografía que se construye colectivamente con seducción y afectividad. Se construye en plazas, en aceras, discotecas, bingos. Se construye en toda Caracas. En

centros hípicas, restaurantes y tascas, centros comerciales, pistas de baile, en la calle misma, las casas y sus parrillas, el estadio de beisbol y sus cervezas.

Y la belleza de las mujeres. Cómo caminan las caraqueñas, canta Hernández la canción de Guaco. Canta y dice que la mujer le da fuerza a la parte seductora y pícara de la ciudad. Además, el venezolano es un mirador de traseros por excelencia, dice. Hasta el más viejo y educado. Un taxista puede estar hablando de la ciudad como un asco y pasa una mujer que está buena y el taxista dice mira ese culo, dice que no le importa el resto de la vida y que en Caracas está feliz. Eso dice el taxista, dice Hernández.

Dicho y hecho. El taxista Edgar Meneses sigue su recorrido. Sigue peleando con la cola caraqueña y sigue hartándose de su ciudad. Hasta que llega al cruce peatonal. De esas 10 mujeres que tú ves ahí, 9 son bonitas. Así dice Edgar que ya no sabe de cola ni de apuros ni de inseguridad. Edgar sabe de mujeres caraqueñas.

Tienen un don, dice. Una picardía que no se consigue en ningún otro lado. Les gusta andar coquetas y tienen todo perfecto, todo bello. Difícil conseguirle un defecto a una mujer caraqueña. Y hay de todo tipo. Catira, morena, ojos azules, ojos grises. Bellísimas todas. Emprendedoras también. Eso es importante, dice. Si de ellas depende echar pa' lante, lo hacen. Esas mujeres no se mueren de hambre.

Arranca Edgar todavía pensando en ellas, en todas ellas, en Caracas ella. Y pasa una de ellas. Como ésta, por ejemplo y le apunta con la boca. Cómo te explico, pregunta Edgar. Tiene un tumbao especial. Como camina. Eso es lo que más me gusta de ellas. Tengo la corneta ronca de tanto tocarle corneta a esas mujeres.

Y Edgar y su corneta ronca y desgastada siguen recorriendo su Caracas. La Caracas de los demasiados robos y las demasiadas oportunidades. De las pistolas y el entretenimiento, de El Ávila y los homicidios. Zonas de patrimonio y zonas rojas, balas que matan y mujeres bellas bellas bellas. Ella violenta. Ella seductora. Caracas que asusta y enamora, que harta pero que nunca llega a saciar.

Capítulo III

Ella parada, ella caraqueña

De Circulación. El chaleco del policía dice Policía de Circulación. Pero lo que más circula en esta Caracas de hora pico son los buhoneros de papitas, maní y tostón. Circula la brisa y las motos y ese buhonero y los otros diez que venden exactamente lo mismo. Circula cualquier cosa menos los miles y miles de carros que están parados en el estacionamiento que es Caracas.

Y la tranca es así todos los días, jura el taxista Aníbal Martínez. Hace tiempo ya que la palanca de su taxi no pasa a la segunda velocidad. Pura primera y neutro. Y el Renault de adelante ya aburre de tanto verlo. Ver cómo adelanta 42 centímetros, cómo frena, cómo se le prenden las lucecitas rojas. Ver cómo no se mueve durante otros dos, tres, cuatro minutos.

Esto no es vida, compadre. Así dice Aníbal que sube el aire acondicionado, lo baja, pasa la canción, cambia de CD. Aníbal que mira hacia los lados y ve los mismos carros, que ignora el Renault y el buhonero que pasa. Yo conozco a gente que se ha puesto a llorar de la impotencia por las colas, cuenta. Porque esto se lo llevó quien lo trajo, dice, y vuelve a cambiar de canción.

Lo mismo pensarán los demás, los compañeros de cola. Ya les dio tiempo de detallar los graffitis a mano derecha, de bostezar, de estirarse, revisarse la nariz en el espejo retrovisor, no vaya a ser cosa. La señora del Toyota se ve las uñas, el del camión lee el periódico y la del Chevrolet manda un mensaje por el celular. El copiloto de aquel Ford bajó a fumarse un cigarro en el hombrillo. Las colas caraqueñas dan para todo. Hacen que un recorrido corto se haga interminable. Trancas que eliminan el en un ratico estoy allá. Que obligan a programar, reprogramar, apurar el paso y olvidar la sobremesa. Para llegar a las siete hay que levantarse a las cuatro y media, quizás cinco. Sueño perdido, estrés, mal humor. Desesperación caraqueña. Y más y más colas.

Porque cualquier viaje hacia el trabajo o el colegio de los niños es uno de los 4.966.136 viajes diarios que se hacen en Caracas. Así lo calculó el Instituto Metropolitano de Transporte en 2005. Casi 5 millones de viajes que hacen de la ciudad un estacionamiento. Y eso sin contar todos los carros que entran a Caracas desde ciudades satélite como Guarenas, Guatire y los Altos Mirandinos. Sin contar, tampoco, los que viajan de un extremo al otro del país, quienes pasan obligatoriamente por el valle caraqueño.

Y de todos los viajes, 124.110 se hacen en taxi. En taxis como el de Aníbal, que sigue atascado en la Cota Mil, la vía rápida que recorre la ciudad de un lado al otro por la falda de El Ávila. Aníbal que suspira. Que la cola es insoportable, dice. Ni siquiera puedes moverte. Para todos los caraqueños que conducimos esta vaina es insoportable. Y uno no le ve salida al asunto, chico. Y uno se frustra y se desespera, porque es lo que se vive todos los días.

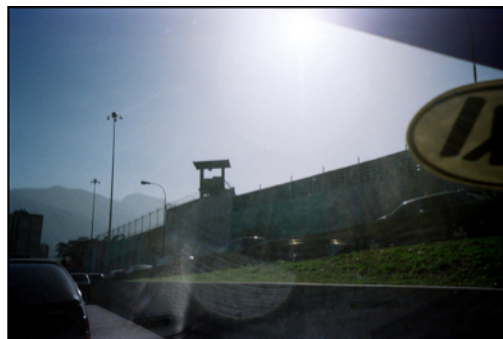
Por eso Aníbal y todos los taxistas y todos los caraqueños hacen vida en sus carros y taxis y autobuses. Trasladan sus habitaciones a las cabinas, a las guanteras y a los retrovisores. Beben y se besuquean en los carros. Caracas que es ciudad de paso, que es caucho y concreto. Caracas que es más autopista que plaza, más avenida que banquito. Caracas que es andar y no estar.

Aníbal saca el CD, sintoniza la radio y escucha Traffic Center, el programa que se transmite desde el helicóptero que sobrevuela Caracas y dice por dónde hay cola, por dónde hay que meterse, por dónde no hay remedio sino tener paciencia. El programa que oyen todos los taxistas de Caracas. Aníbal escucha a Alejandro Cañizales decir que la avenida Libertador en sentido oeste fluye, que la Francisco Fajardo se despeja a partir de Plaza Venezuela. Aníbal escucha y decide abandonar la Cota Mil, bajar hacia donde la cosa no esté tan grave.

Y Alejandro Cañizales, minutos antes de subir al helicóptero rojo y transmitir de nuevo, culpa al tráfico por hacer que Caracas parezca más grande de lo que es. Un recorrido que se puede hacer en cinco minutos se hace en hora y media. Y eso no sólo afecta a quienes tienen carro, dice. Hace que la gente pierda demasiado tiempo en las



por taxista Bam Bam



por taxista Delia Monasterio



por taxista Anibal Martinez

paradas de autobuses porque los autobuses no llegan, están en la misma cola. Entonces, sigue el periodista y locutor, la gente tiene que salir de su casa de noche para llegar a tiempo al trabajo y vuelve cuando ya es de noche otra vez. Eso afecta la calidad de vida, dice.

Cañizales se inspira con el tráfico y sigue. La vía más congestionada de Caracas, dice, es la autopista Valle-Coche. Porque allí en la mañana entran carros desde El Valle, Coche, Santa Mónica, Valles del Tuy y desde el occidente del país también. Luego está la autopista Petare-Guareñas y la Francisco Fajardo, que generalmente tiene cola en el distribuidor Altamira, en San Agustín y en el puente de Petare durante todo el día.

Y explica que hora pico no es una frase que se pueda decir en singular cuando se está en Caracas. Horas pico. Varias de ellas. De 6:30 a 9:30 de la mañana. Luego, de 11:30 a 1:30 por la gente que sale a almorzar. Y por la gente que se devuelve de sus trabajos, de 4:00 a 7:30 de la noche. De las 24 horas que tiene el día, ocho y media son pico. Más de un tercio del día caraqueño es cola, cornetazos, frustración y exasperación.

Y las caraqueñerías giran alrededor del nuevo reloj. El reloj del tráfico. Voy a tal hora, porque si no me agarra la cola en tal lugar. Mejor que salgas a tal otra, si no no llegas ni loco. Un cafecito para hacer tiempo. Dos cervecitas mientras baja la tranca. Y dale tranquilo, ahora es que falta para que llegue no-se-quién, le agarró una cola.

Pero Aníbal a bordo de su taxi sonríe. Qué se le va a hacer, dice. Uno no puede andar por ahí quejándose y quejándose del tráfico, aumentando la presión y el estrés. Hay que digerir la cola, dice Aníbal. Tomarse la cosa con soda. Si no, hermano querido, no aguantas este tren y te da un paro cardíaco.

Aníbal que tamborilea la salsa que sale de su reproductor y no ve hacia adelante. No ve el tráfico que no se mueve, que angustia, desespera, quita el tiempo y las ganas de salir. Aníbal no ve nada de eso. Prefiere inventar un vaso medio lleno para acompañarlo en sus carreras caraqueñas.

Porque hay que verle el lado positivo a las cosas, dice. Uno que pasa todo el día en esto tiene que aprender a tener gran paciencia y autodominio. Porque si no, hermano, uno pierde la dulzura de su carácter cuando se enfrenta a esto, ríe Aníbal y apunta a través del parabrisas a los miles y miles de carros.

Y conversar con el cliente también ayuda mucho a hacerlo, dice ya lejos de la Cota, ya casi llegando a la avenida Libertador por los árboles del Country Club. Uno se convierte en el receptor de muchos caraqueños que entran aquí con demasiada presión encima. Uno los escucha, dice. A veces hasta hacemos el papel de psicólogo. Y también están las veces en que uno está estresado, y el cliente es el que hace las de psicólogo. Y así, dice, uno va haciendo de una situación difícil algo agradable.

La cosa mejora a punta de caraqueño.

Conversando con él, desahogándose, echando uno que otro chiste. Porque el caraqueño es dicharachero y conversa con el de al lado en un taxi, en la cola del banco o en la sala de espera del dentista. Caraqueño simpático y abierto, amable y hermanazo del alma.

Sí, así es el habitante de aquí, dice otro taxista llamado Virgilio Andrade mientras su Daewoo cruza los túneles de La Trinidad, urbanización del sureste. Al fondo se ve El Ávila, se siente que ya se sale del suburbio. Virgilio ignora el letrero verde que apunta hacia el Centro, hacia la ciudad compacta, y cruza a la derecha. De nuevo entra al suburbio, a los edificios altos y a las quintas grandes, enormes. El adjetivo que más rápido le viene a la mente a Virgilio es humano. Y lo más bonito que tiene el caraqueño, dice, es que sabe convivir y dialogar con las personas. Esquiva las camionetas que terminan su recorrido en el centro comercial Concreta y sigue hacia las urbanizaciones de más arriba.

El caraqueño convive uno con el otro, insiste. Es humano y solidario y echador de vaina. Toma cerveza, le gusta la parranda. Todo eso dice acerca del caraqueño Virgilio, quien además dice conocer bien al que habita Caracas.

El pasajero que se monta aquí, en mi taxi, dialoga conmigo. Todos son conversadores, dice mientras mete tercera. Siempre me pasa que la gente tiene



por taxista Delia Monasterio



por taxista Virgilio Andrade

problemas y no los desahoga en su casa sino aquí. Porque el taxista viene siendo como un aliado para el caraqueño, dice Virgilio que ve una curva más adelante y recorta a segunda. Mira hacia el frente, hacia donde ya hacen cola los que esperan a la buseta, mientras habla sobre el caraqueño que todos los días se monta en su Daewoo.

Como un amigo que te cuenta que tiene equis problema. Así es el pasajero caraqueño. Que mi señora me está poniendo los cachos, me dicen. Que puedo perder mi trabajo. Y uno aconseja y le dice que eche pa' lante. Que si de verdad cree que vale la pena divorciarse, que se divorcie. Que se busque un mejor trabajo y que no se ahogue en ese pozo en el que está metido, cuenta que aconseja Virgilio cuando ahí se montan caraqueños con ganas de diván.

Y viceversa también, dice. A veces yo tengo problemas y se los cuento al cliente. Yo también me desahogo para no llevarme mis problemas a la casa. Porque así es el caraqueño. Abierto y conversador, mi pana.

Y es echador de broma también, suma a la lista Virgilio mientras da una vuelta en U y convierte una subida en bajada. Siempre ha sido jodedor y así tú no le hables, te echa broma para buscarte conversación. Te cuenta sus vainas y por ahí se viene el bochinche, las risas. Más bien cuando alguien se monta en el taxi y no habla uno se asusta, dice Virgilio mientras pasa de segunda a tercera y le pone velocidad al asunto y hace que las polleras y las areperas y el gentío almorzando se vean más y más borrosos.

Así es la cosa. La bajada que entra a los barrios de Baruta le obliga a meter segunda y sigue Virgilio pasando las fruterías, las panaderías y los talleres mecánicos de la Caracas de contrastes que a la derecha muestra ranchos y a la izquierda casas de lujo.

Pero el caraqueño no le para a la clase, dice como quien responde a una pregunta antes de escucharla. Y tampoco le para a la raza. Porque es humilde, mi pana. Al caraqueño le gusta el trato con los demás, la confianza. La amistad, lanza Virgilio resumiendo en dos palabras una identidad.

Habla y habla sobre el caraqueño que saca un chiste de donde no lo hay y tutea al más encorbatado. Que hace que en Caracas cualquiera sea mi amor, mi reina, flaco, gordo, negrito. Caraqueño que hace más tragables las colas, que convierte la inseguridad en risas. Caraqueños que son el aceite de la máquina caraqueña.

Pero no todos son así, dice Virgilio. Hay amargados, hay callados y hay unos locos que no conviven ni nada. Pero Virgilio también dice que los buenos son mayoría, inmensa mayoría y no le importa generalizar.

Y de entrada, Maritza Montero advierte sobre el peligro de ese tipo de estereotipos. La psicólogo social advierte que son generalizaciones, que no son completamente acertados, que hay que tener cuidado con ellos. Pero admite que son necesarios para el estudio de identidades y que algo de cierto tienen. Reflejan un modo de ver, dice, y se lanza a describir al caraqueño.

Empieza con el rasgo, para ella, más destacado. El sentido del humor del caraqueño que se junta con el hecho de que hay algo que todos conocemos, que amamos, que practicamos y de lo cual estamos dispuestos a burlarnos, dice. El humor que se basa en los implícitos y que no se tiene que explicar. A la muchacha bajita que le dicen la huele bragueta, al cojito que le dicen punto y coma, ríe Montero. La pinta en los tiempos en que Lusinchi era presidente que decía: Blanquita, ¿todo ese golfo es tuyo? Decirle Esteban de Jesús al Presidente. Y así muchas más, dice Montero que todavía ríe.

Eso es lo cotidiano en Caracas, sigue. Que la gente lance frases inteligentes, de doble sentido. Y otra cosa es lo confianzudo que es el caraqueño. Enseguida te trata de tú, enseguida te llama mi cielo o mi gordita. Échame una mano, te dicen sin conocerte. Cuídame al muchachito que ya vengo. Todo es parte del ser caraqueño, dice Montero, quien lo resume en simpatía, afectividad, buen humor.

Cuando al lado del nombre de la casa que se llama *Leo*, grafitean *pero no escribo*. Allí está ese sentido del humor. Cuando pintan en una pared *Las hallacas de mi mamá saben a mierda* y cuando a Pedro Carmona Estanga, el presidente de facto que duró día y medio en el poder, lo llaman Pedro El Breve. Cuando el caraqueño

pícaro ve en la calle al que acaba de chocar su carro y mira el capó hundido con rabia y le grita que tranquilo, que eso sale rapidito con Rubicompao. *Rubbing Compound*, cera de pulitura para carros. Buen humor y chispa caraqueña, sí señor.

Pero al lado de tanta gozadera y echadera de vaina está la cola que desafía todo. Risas que se ahogan cuando son las 8:30 de la noche y fue un día larguísimo y hay hambre y ganas de ir al baño y cosas que hacer y se salió del trabajo hace dos horas, pero todavía la casa está lejos y la cola promete seguir dura hasta el final.

Y si llueve, más todavía. El Ford del taxista Giancarlo Pezzo se mueve centímetros y unos centímetros más y ahí se queda hasta dentro de mucho tiempo. Afuera llueve y adentro Giancarlo lucha por desempañar el parabrisas de su taxi. Sube el aire acondicionado, lo apunta al vidrio, baja su ventana lo mínimo, apaga el aire y lo vuelve a prender.

Mientras eso sigue y se repite adentro, afuera las luces rojas y amarillas de todos los carros se reflejan en el asfalto mojado. El tráfico no deja que nadie se mueva. Todo el mundo estacionado espera. Y espera. Y espera.

Y adentro el sonido de la lluvia sobre el metal del taxi rellena el silencio dramático que Giancarlo hace. Silencio. Un poquito más de silencio y, ahora sí, Giancarlo responde. Insoportable. Mastica cada sílaba. In-so-por-ta-ble. El tráfico caraqueño es insoportable. No es nada bueno, dice Giancarlo que ya se rindió y no intenta desempeñar y casi toca con su nariz el vidrio para poder ver algo a través del parabrisas empañadísimo.

Ve que nada ni nadie se mueve. Ni un motorizado, porque está lloviendo. Todos están debajo de los puentes esperando a que escampe. Ve las alcantarillas desbordadas y lo que hasta hace nada fue un montón de basura, y ahora es basura que se distribuye por toda la avenida.

Es algo que ahorita está de moda, sigue Giancarlo sin desviar su mirada del tráfico que está afuera. A cualquier hora, cualquier día, consigues cola en cualquier lado. En los lados menos indicados, donde nunca había cola, dice. Y uno no se

explica de dónde salen tantos carros porque todos los estacionamientos de Caracas siempre están llenos.

Cuando llueve es mucho peor, dice Giancarlo. Todo se tranca y se vuelve a trancar. Puedes perder tres o cuatro horas yendo a un lugar y devolviéndote, y la carrera que sin cola haces en cinco minutos ya no es de cinco minutos. Te puedes echar dos horas fácil, sentencia Giancarlo.

Abajo, por fin en Plaza Venezuela, la cola está igual. Al norte no se ve El Ávila por lo encapotado que está el cielo. Hay unas doñas asomadas en una ventana, mirando y nada más, como diciendo qué suerte que no estamos allá abajo. Un gentío espera en la entrada del Metro a que escampe. Los más apurados se cubren la cabeza con un maletín, se empapan los zapatos y corren con todo hasta el techo de allá. Los oportunistas venden paraguas al doble del precio de esa mañana y los heladeros se rinden. Y Giancarlo sigue callado, aferrado al volante de su Ford. No vuelve a hablar hasta que dice que no, que no se le pueden llamar colas a las colas caraqueñas.

Porque la cola es algo que se mueve, es algo que rueda. Aquí son algo peor que colas, dice Giancarlo que no suelta el volante. Hay veces que provoca bajarse del carro, montarse los pasajeros en el hombro y salir caminando, cuenta Giancarlo sin intenciones de humor.

El principal culpable, para el periodista Cañizales, es el parque automotor caraqueño. La cantidad de carros es enorme, dice el del helicóptero. Ya pasa los 2 millones, calcula, y el cálculo no suena descabellado.

Cuando se viven las colas de la capital la cifra suena hasta razonable. Y más aún cuando se revisan las tablas y los gráficos y los numeritos del Instituto Nacional de Transporte Terrestre. En los del 2008, aparecen en el Distrito Capital —es decir, sólo en el Municipio Libertador—, 1.141.664 carros registrados. Más de medio carro por cada uno de los 2.091.452 habitantes de ese municipio. Los otros cuatro municipios no cuentan con cifras propias, sólo se sabe la cantidad de carros que hay en el estado Miranda. Y desde la presidencia del Instituto admiten que hay cientos de miles de vehículos que no están registrados, pero que se conoce su existencia por los

concesionarios. Un millón ciento cuarenta y un mil seiscientos sesenta y cuatro más unos cuantos cientos de miles no registrados. Y a esa larga cifra habría que agregarle los otros cientos de miles de carros que pertenecen a los otros cuatro municipios caraqueños. Y otra suma es la de los carros que pasan por la ciudad pero no viven en ella.

Podrían ser dos millones. Menos, quizás. O más. Poco importa al que pasa cuatro horas diarias entre asiento y volante. Cifras aparte, hay mucho carro en Caracas. En las aceras, en doble vía. Cargados de cornetas y resonadores y ruidos de vejez que atormentan y saturan y hacen decir qué bonita sería Caracas sin ellos. Carros que desde 1950 y la respectiva llegada del modernismo a Venezuela, fueron protagonistas indiscutibles de una ciudad pensada para ellos, siempre para ellos y nunca para peatones.

Así, la autopista enorme y desértica pasa por todo el medio del valle y no por su periferia.

Así, el paseo verde que bordea el río Guaire desde Las Mercedes hasta Santa Mónica no es paseo verde sino estacionamiento.

Así, el centro colonial, de aceras decentes y calles angostas y plazas anchas, fue sustituido por otro centro. Un centro que fue –y es– centro no por sus comercios ni edificios públicos ni sus plazas, sino por su enorme redoma y su capacidad de conectar la enorme autopista con muchas vías más. Un centro para la Caracas de carros que se llamó Plaza Venezuela. La plaza que con sus cadenas y sus carros por todas partes no es plaza.

Y en medio de tanto chasis y caucho y latón, el caraqueño. Harto de tanto chasis y caucho y latón pero de buen humor y charlatán. Risueño y echador de broma.

Porque aunque el caraqueño haya cambiado mucho, dice el psicólogo social Axel Capriles, hay unos restos de lo que era. De lo que era la imagen que todos teníamos del caraqueño, dice, y comienza su enumeración. Uno, una persona muy extrovertida. Dos, una persona que inmediatamente comunica y dice y expresa todo. Que está en permanente contacto con el otro, dice Capriles, y que puede agarrar a un

extraño y contarle absolutamente todo de su vida. Los más mínimos detalles de su enfermedad estomacal o todo lo que le sucedió a su cuñado cuando fue a sacarse el pasaporte. Tres, abierta. Cuatro, afable. Cinco, con buen humor. Seis, simpática.

El psicólogo pica y se extiende y menciona el igualitarismo. El exceso de confianza, la falta de jerarquías y límites claros que viene desde la Guerra Federal de 1859 y antes. Y no olvida el ingenio, la astucia, el humor, la chispa. Habla de psicología colectiva y arquetipos dominantes y cosas por el estilo que terminan en juegos de palabras, conexiones rápidas, respuestas con doble sentido.

En esa descripción cabe el caraqueño que se voltea en el restaurante y sin conocer al de la otra mesa interrumpe su conversación, le dice que no, que no pida el rosbif, que el pollo a la parmesana está mucho mejor. El que cuenta que su hermana anda pasando por la misma situación con su marido, qué vaina. El que recomienda al mejor urólogo de toda la ciudad, que ha visto a toda su familia y mire usted que son muchos y de poca salud.

Y fíjate, sigue Capriles, que las dos añoranzas básicas del caraqueño que sale al exterior son El Ávila y el propio caraqueño. Esa apertura, ese calor humano, esa conexión sin rigideces.

Todo eso le hace falta al caraqueño enguayabado que vive afuera, donde pocos o nadie le responde en el ascensor cuando dice buenos días. Donde si se saluda con beso y abrazo es acoso sexual y sus problemas son sus problemas y de nadie más, que ya la gente tiene los suyos propios. Caraqueños que extrañan ser caraqueños y carcajearse y preguntar que dónde se compró esa blusa que le queda tan bonita y decirle a la chama que pelea con su novio que se deje querer, que eso no duele.

Y eso se enfatiza en los taxis, dice Capriles. Allí hay conversación, encuentro, se entera uno de la forma de vivir de la ciudad. Allí sabes qué le sucede a la gente, qué está viviendo, qué está pensando. El termómetro de la vida citadina es el taxi, dice Capriles.

Taxis termómetros y taxistas psicólogos y barberos y curas al que todo se le cuenta. Y más que psicólogos, dice un taxista en Sabana Grande, somos buenos



por taxista Virgilio Andrade



por taxista Delia Monasterio



por taxista Delia Monasterio

amigos, padres, almohadas, paños de lágrimas. Hay infinidad de problemas que la persona no le cuenta ni a su mejor amigo ni a su papá ni a su mamá pero nos lo cuenta a nosotros. El tipo que es gay reservado, el que monta cachos, el que ha cometido una fechoría y se arrepiente. Todos vienen a nosotros y aquí adentro escuchas lo que no te imaginas, dice el taxista que se monta en su carro para hacer otra carrera.

Claro, porque dentro de la vida apresurada del caraqueño, concluye el psicólogo Capriles, queda la necesidad de conversar, de socializar. Entonces la cabina del taxi se convierte en ese espacio en que se puede tener un momento solaz dentro del ajetreo urbano.

Un momento de paz para escapar del tráfico. Del ajetreo que en Caracas se llama tráfico y luce como un monstruo malo y enorme y muy muy difícil de apaciguar.

Hay que sacarle punta al lápiz si se quiere llegar a la solución del tráfico caraqueño, dice Aníbal Martínez que pilotea su taxi por Sebucán y todos sus árboles. Sube, baja, frena, da paso y vuelve a acelerar, todo mientras habla de su karma caraqueño. A la gente encargada de manejar el problema del tráfico se le escapó la cosa de las manos, dice. No se aplicaron las soluciones cuando había que aplicarlas.

Aníbal también dice que todo se hace en Caracas. Las diligencias, los estudios, el trabajo, las citas médicas y las operaciones. Todo es aquí, dice, y por eso viene tanta gente y hay tanto tráfico. Fuera distinto si en las afueras hubiera universidades, hospitales, colegios y fuentes de empleo, dice.

Y también necesitamos más vías. La población de Caracas ha ido multiplicándose con los años, dice, y lógicamente la cosa ha empeorado. Caracas, que en 1936 tenía pocos habitantes. Muy pocos. 203.342 según el Noveno Censo General de Población del Área Metropolitana de Caracas. Ese número creció y engordó alimentándose de los que llegaron del campo buscando una tajada de la riqueza petrolera y también de los españoles, portugueses e italianos que buscaron refugio de

la guerra. Engordó hasta el obeso 3.205.463 que el Censo Nacional de 2001 del Instituto Nacional de Estadística proyectó para 2009.

Y a pesar de ello, dice Aníbal, las vías son las mismas desde hace años. Añales, dice, y no recuerda cuándo se construyó la última obra vial de envergadura en la capital.

Fue en la década de los setenta, precisa Daniel Quintini, cuando se hizo el distribuidor Ciempiés. El ingeniero miembro de la Sociedad Venezolana de Ingeniería de Transporte y Vialidad saca cuentas y dice que son más de 30 años con las mismas vías, sin construir ni una obra de importancia que mejore el tránsito por la capital. Hace treinta años cuando Caracas crecía al son de los boom petroleros. La población ha aumentado y lógicamente con ella el parque automotor, pero el congestionamiento en Caracas no se debe a eso. Se debe, dice Quintini, a que no se ha hecho en ninguna parte la vialidad que estaba prevista hacer de acuerdo con el crecimiento del país y la ciudad.

Es enfático, el ingeniero, cuando explica que en la década de los sesenta la Oficina de Planificación Urbana y el Ministerio de Obras Públicas oficializó el plan Caracas 2000, que presentaba más de 200 kilómetros de vías necesarias para la ciudad. Nada, dice. Prácticamente no se hizo nada. Naíboa con papelón. Y ahora hacen falta, dice Quintini más enfático todavía, 330 kilómetros de vías. Hay que ampliar a cuatro canales la Francisco Fajardo, por ejemplo. Hacer nuevos enlaces con Los Teques, con los Valles del Tuy. Y ahora con énfasis monetario, Quintini dice que eso costaría entre 7.000 y 8.000 millones de dólares.

Y no es la única solución necesaria. Desde el Instituto Metropolitano de Transporte advierten que no, que otras medidas son obligatorias. Como organizar el transporte público. Porque mientras la tendencia mundial es de trenes ligeros y buses rápidos masivos, dice la coordinadora general de transporte, Patricia Sánchez, en Caracas tenemos un transporte casi artesanal. Vemos muchas personas que tienen un vehículo particular y piratean rutas de transporte pero sólo tienen cinco puestos. Y

pensar en unidades tan pequeñas que sólo te mueven a cinco personas, dice, es un retraso significativo.

Transporte atomizado, que ocupa demasiado espacio y mueve muy poco. Camionetas por puesto y busetas que en hora pico, con todos los asientos ocupados y el pasillito abarrotado de gente recostándose y compartiendo sudor, no alcanzan a cargar 65 personas.

Y además, dice Sánchez, hay muchas operadoras que surten la misma ruta. Entonces tenemos muchas camionetas haciéndose competencia directa. Camionetas que zigzaguean para adelantarse mientras la otra se para, que se salen del canal de la derecha, que se vuelven a meter, que estorban y truncan y hacen todo más lento. Y en hora pico, dice, se ven hileras de 10, 12 o hasta 15 unidades estacionadas, ocupando un canal completo y reduciendo la capacidad vial mientras esperan llenarse. Ocurre en la Urdaneta, la Baralt, la Libertador, la Francisco de Miranda. De ello se encargan las casi 14.000 unidades que dice el Instituto que circulan en la ciudad y recorren 500 rutas.

Y hasta que no hagamos una reorganización del transporte va a ocurrir, dice Sánchez. Hay que reorganizar las rutas, verificar cuáles son los modos de transporte que realmente funcionan, tratar de que la cuestión no esté tan atomizada, implantar rutas troncales y rutas alimentadoras. Todo eso, dice la urbanista, hay que hacerlo.

Mientras tanto lo que tenemos que hacer es aguantar, porque las soluciones no son a corto plazo. Aníbal desde su taxi dice que hay que aguantar y aguantar, como la mata de coco. Cuando vienen los huracanes y ventarrones desaparecen las chozas y las casas y todo, pero la mata sigue ahí, dice Aníbal. Entonces a aguantar, mi hermano querido. Como la mata de coco.

Se baja Aníbal de su taxi que por hoy terminó con Caracas. Caracas dicharachera y de buen humor que lanza chistes y apodos. Caracas paralizada que quema cloches, recalienta carros y quita vida, hora por hora. Ciudad de autopistas y aceite y humo y carros y carros y carros. Ciudad jodedora, sabrosa, pícara y gentil.

Ella parada. Ella caraqueña. Gritar de desesperación y morir de la risa, todo al mismo tiempo.

Capítulo IV

Ella rota, ella muchas

Canta Isidro Nieves mientras él y su taxi se pelean con la avenida Páez. La José Antonio Páez, en El Paraíso, hacia el oeste caraqueño. Esquiva, zigzaguea, frena y entona. Vocaliza a la perfección, Nieves, esa canción de la Billo's sobre la Caracas que ha sido muchas. Han cambiado a mi Caracas compañero, canta, y mira a su alrededor, a la ciudad que ha recorrido por más de treinta años.

Sí, sí ha cambiado Caracas, dice Nieves que ya pasa el Instituto Pedagógico, el Colegio San José de Tarbes. Cuando yo comencé en esto a finales de los sesenta, esta era una ciudad de quintas. Aquí en El Paraíso, por ejemplo. Y Nieves señala al concesionario Ford, a la pollera, a la cauchera que ahora pueblan la urbanización. A la Páez de comercios y bancos y cientos de busetas. Esto era pura quinta por allá en 1967, pura casa de la aristocracia caraqueña, dice el taxista que recuerda y recuerda mientras la Caracas de hoy lo envuelve.

Era una ciudad tímida, dice Nieves que piensa en otra Caracas. En la de antes. Piensa en la avenida San Martín que era carretera de dos canales sin distribuidor La Araña que no se construyó hasta el 68, sin estación del metro Artigas ni estación de metro Maternidad que se construyeron en 1987.

Hasta el clima ha cambiado, sentencia el taxista que ya llega a la plaza O'Leary en El Silencio, en el centro de la ciudad. Antes uno tenía que usar paltó por el fresco. En las mañanas hacía frío, pero ahora uno tiene que salir en paños menores porque el calor te agobia, te fastidia. Nieves de franela ya no usa paltó y ya prende al máximo el aire acondicionado, suspirando por su Caracas fresca y tímida.

Su Caracas que ha tenido cien rostros y tendrá cien más. Ciudad que muta y se reinventa y crece y cambia otra vez. En su primer mapa no era más que una plaza, 8 calles, 65 casas. Así la vio Juan de Pimentel, gobernador de aquella Santiago de León de Caracas de 1578. Y hoy, un mapa que es una mole que gotea su masa por cinco

goteras al sur. Un mapa que nadie se atreve a firmar porque mañana hará falta uno distinto, más grande.

Porque ahora es más que una metrópolis, dice Nieves ahora recorre el centro caraqueño muy lento, muy en cola. Uno le decía metrópolis por Superman, ríe Nieves, pero ahora como todo es virtual y todo tiene un nombre raro, no sé cómo le dirán a esta Caracas que crece tan aceleradamente.

Igual que todos los que explican el estirón que pegó Caracas, Nieves habla de la inmigración, del petróleo, de los que se vinieron de los campos. Vinieron en masa desde el interior, dice Nieves mientras cruza a la izquierda. Mucha gente vino del interior y lo que ocurrió aquí fue una explosión. Dice que la gente se vino también de España, Portugal, Italia, que se llenaron las zonas vírgenes de Caracas de quintas y quintas y quintas hasta que fueron edificios y edificios y edificios por eso del gentío. La plaza Miranda siendo plaza, el Teatro Municipal siendo teatro y Nieves que habla y habla de ese gentío, de ese estirón.

De lo mismo que hablan los censos nacionales. La explosión que ocurrió entre los cincuenta y setenta. En 1950 el Distrito Federal –que incluía Vargas pero no los municipios El Hatillo, Chacao, Baruta y Sucre– tenía 709.602 habitantes. En 1961, llegaba a 1.257.515. Y en 1971, 1.860.637.

Y sigue con su taxi Nieves que no maneja esos millones y miles y cientos pero que sí sabe que antes el río Guaire era otra cosa. Uno hasta se podía bañar, dice Nieves que ve un Guaire marrón, que huele un Guaire cloaca. Ahora lo usamos de poceta, dice Nieves que le retira la mirada al río porque no es el río en el que chapoteó. Y habla también del oficio del taxista que ha cambiado. Que antes era con planos y uno tenía que en verdad conocer Caracas para prestar su servicio y no como ahora, que hay demasiados piratas que sólo lo hacen por el dinero. Hasta taxímetros teníamos, dice el taxista vieja escuela que da vueltas por Caracas.

Y sigue cantando. Sigue con el han cambiado a mi Caracas compañero de la Billo's Caracas Boys. Cruza a la izquierda y poco a poco se me ha ido mi ciudad,

frena en el semáforo y la han llenado de bonitos rascacielos, esquiva a dos motorizados y sus lindos techos rojos ya no están.

Eso es lo que venimos hablando, dice Nieves que ya no canta, que mira y apunta a su derecha y ve Macarao, que más adelante ve la Cota 905 y antes vio San Agustín. Barrios caraqueños, ve Nieves, y lo agrega a su lista de cambios. Que antes eso era pura colina verde y ahora mira, pura casa y rancho.

Y desde el Instituto de Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela, María Isabel Peña coincide con él. La ciudad ha ido creciendo exponencialmente desde los cincuenta, dice Peña, y pasa a explicar el porqué de ese El Guarataro, ese San Agustín, esa Cota 905 y esos muchos otros barrios caraqueños.

El boom petrolero hizo que la gente viniera del campo, dice, y la velocidad con que autoconstruyeron sus viviendas en las quebradas y colinas hizo que esto fuera una solución mucho más rápida que la que el Gobierno podía dar. Así dice Peña desde un tercer piso de la Ciudad Universitaria.

La directora del instituto explica que con ese crecimiento de barrios y viviendas no planificadas, nació el tercer tejido urbano de Caracas. Y enumera. Uno, el tradicional, el del casco histórico. Dos, el moderno. Y tres, que vino con el moderno, el tejido informal. Ésa es nuestra Caracas en tres tiempos, dice Peña que también dice que el detalle está en que no se ha logrado sumar las distintas ciudades, interconectarlas y hacer una sola ciudad.

Caracas mestiza de varios tejidos y tramas. Pero Caracas que no es mestiza ni es una sola, sino una ciudad fracturada. Caracas diversa pero que en realidad no, que en realidad es dos ciudades. Una formal, planificada, estructurada. Y la otra informal. Tejidos que viven juntos pero que se dan la espalda con garitas y alcabalas y no vayas para allá que eso es zona roja. Con clasismos y prejuicios y delincuencias, Caracas deja de ser una sola. Se fractura, Caracas. Se rompe.

Es una ciudad que a partir de los cuarenta nace fragmentada, dice Tulio Hernández. Una ciudad ilegal e informal que se va construyendo en los cerros y una ciudad elegante que se va construyendo en las colinas. Y en esos nombres ya se



por taxista Delia Monasterios



por taxista Rafael Hernández

marca el clasismo caraqueño, dice Hernández. Si hay rancho se llama cerro y si hay quintas se llama colina.

Y las murallas entre una ciudad y otra no son físicas, dice. Son clasistas y las van separando una de otra. Se van construyendo casetas de vigilancia y garitas y se cierran los espacios públicos, sigue Hernández, para que el extraño o el raro no atravesase por ahí.

Dice que el mayor momento de separación se produjo entre los ochenta y los noventa, porque un grupo humano fue quedando al margen de los beneficios del Estado y del mercado mientras la otra ciudad vivía serenamente. Y dice también que la cosa se agravó aún más con la polarización política de 2002 y 2003. Ése es el momento estelar de la ruptura, dice Hernández, de una ciudad que ya estaba rota entre barrios y urbanizaciones, entre cerros y colinas.

Caracas, que es donde se dan las más grandes luchas políticas del país, se rompe más aún entre ideologías y pugnas por el poder.

Sí son dos ciudades distintas, dice otro taxista en otro lugar de la ciudad. Bam Bam que mueve su taxi por la avenida Libertador, que piensa y dice que sí, que Caracas es una ciudad fracturada. Sí lo es, dice mientras pasa la señal de La Florida Las Delicias La Campiña. Sí lo es mientras la Libertador es puras lucecitas rojas y sí lo es mientras Caracas de viernes de quincena se desata.

Si te pones a ver, dice Bam Bam, a los que viven en los barrios se les hace bastante difícil llegar a la ciudad de aquí abajo. Y aquí abajo hay centros comerciales, tienes todo cerca. En los barrios no, dice. En los barrios hay incomodidad y no tienes una panadería o una zapatería cerca. No tienes las facilidades que tienes en la ciudad, dice Bam Bam que le hace una señal de que no tiene nada al malabarista que pide monedas en el semáforo.

En Nuevo Horizonte, por ejemplo, dice el taxista –y habla del barrio que queda en Gramoven, al oeste de la ciudad–, ese barrio es grandísimo y sólo consigues dos panaderías para miles de personas. No consigues ni una librería y la más cercana te queda en Catia. Dice el taxista que no hay servicios en esa otra Caracas, la de los

barrios. Que allá arriba no tienen nada. Tienen que estar robando luz para poner su Directv, tienen que contratar camiones cisterna para poder tener agua. Y a parte de que no tienen ni luz ni agua, tienen la incomodidad de comprar comida porque tienes que irte veinte minutos en un yís que baja a Plaza Catia para llegar a un supermercado.

Bam Bam que no le dice jeep sino yís, como todos los caraqueños. Yises que suben hasta lo último del barrio, que bajan, que vuelven a subir y que en eso están todos los días. Que son los que conectan a las dos ciudades, dice el taxista. Porque la mayoría de los taxis no sube para allá arriba. Al menos que te conozcan la zona, los taxistas no te suben al barrio. Tú me dices a mí a las 4:00 de la mañana que te lleve a un barrio y no te llevo, porque no conozco. Así dice Bam Bam, que lleva a los pasajeros hasta la parte baja del barrio.

Y como Bam Bam casi todos. Taxistas que trabajan en una Caracas y no en la otra. Que no suben, que no conectan, que son, igual que todos los caraqueños, víctimas de una fractura.

Al menos que sean los taxistas que conocen la vía, dice Bam Bam. En cada punto de barrio hay una o dos líneas que suben. Aparte de los yiseros, suben ellos. Puros carros viejos, dice Bam Bam. Puro Capri, Chevy Nova, Fairlane 500.

Y puro Malibú como el Malibú verde de William Morales, uno de los taxistas que sí sube. Malibú verde y destartalado y del 81 que atraviesa la redoma de Petare y sus kioscos, su música, su perfectísimo caos. Petare, al este de la ciudad, que está entre los barrios más grandes de América Latina. Sólo comparable con algunas favelas brasileiras. Sube y sube y hace su entrada en la otra Caracas.

La Caracas de cerros y no lomas. No de ladrillo sino de bloque y no de tejas sino de zinc. De millones de luces que de noche parecen luces y más nada.

Es como una frontera que hay, dice William que explica que ese sector que recorre es uno de los supuestos 2.000 barrios de Petare, dice William, que también supuestamente es el barrio más grande de América Latina. De todo eso habla William mientras sube lentísimo por el canal que es uno solo pero que igual es doble vía.



por taxista Rafael Hernández



por taxista Virgilio Andrade



por taxista Delia Monasterio

Es por la inseguridad, dice. La gente no pasa para acá. Me pueden matar, dice la gente. Por eso no suben otros taxistas. Cuatro o cinco líneas máximo, y también los piratas. Somos poquitos los que entramos al barrio, dice William que pasa abastos mínimos, una escuelita, dos bodegas. Porque esto acá es terrorífico. Tu acá ves a niños por ahí con pistolas. Escuchas pá pá pá, ves a alguien que sale corriendo y más abajito a otro cayendo al piso. Y la cosa va de mal en peor, dice William.

El Malibú atraviesa una avenida principal y un ramo de barrios que sale hacia todas direcciones. Entrada por aquí, por allá, más arriba y allá, mucho más abajo. Montaña y barrio por donde uno se voltee. Pura montaña, barrio, cables eléctricos y pedazos de cielo. Más arriba la avenida se divide en tres entradas. Uno va con el corazón en la mano cuando tiene una carrera para allá, dice William que apunta a la más bajada de las tres, pero hay que prestarle el servicio al cliente.

Y así miles de entradas más, donde hay millones de bombillitos de los que se ven de noche y se creen que son nada más que eso. Pero son ranchos y familias. Muchísimas de ellas. Un laberinto, dice William que se lo sabe de memoria.

Igual que el peligro de ese laberinto, que también se lo sabe completo. Nos han matado a dos compañeros de la línea, dice William. A nuestros carros les han caído a tiros. Mira, y para allá trabaja puro yís, apunta William hacia otra calle en bajada. Nosotros trabajábamos, pero le metieron un tiro a un compañero, a otro lo robaron y a otro le quitaron el carro. En tres meses hicieron desastres con nosotros y decidimos eliminar el servicio. Ahora sólo trabajan los yises para allá. Y ese para allá parece el por allá de hace diez minutos y es igual también que el por ahí de más adelante. Bajadas y subidas idénticas, rodeadas de ranchos idénticos.

Y si no es por la inseguridad, los otros taxistas no entran por la condición de las vías. Así dice William que pasa lentísimo por una trinchera. Más lento y no se mueve el Malibú verde de William al que le suenan todas sus partes cuando sale de un hueco del asfalto y se mete en el otro. Y hay algunos barrios que ni nos metemos nosotros ni se mete nadie por las vías y por el peligro. Ni siquiera el Gobierno o la policía se mete, dice William. Tú les dices que suban para allá arriba porque robaron

o porque se necesitan arreglar las calles y te dicen que ok, que ya vamos. Y no se meten. Hay policías que te dicen que los chamos dentro de los barrios están más armados que ellos mismos. Y es verdad. Aquí hemos escuchado hasta ráfagas de ametralladora. Y mientras más entras más se van pareciendo a otro mundo los miles de barrios que hay. Mundos en los que no conocen lo que es una ley, dice William que sube y baja y le da vuelta y vuelta al volante de su taxi. William que pasa a una viejita bajando la calle a pie haciendo milagros con sus rodillas viejas, que ve una gallina escarbando la basura que desborda un container, que esquivo otro y otro hueco mientras su Malibú se pelea con la subida. William que recorre la Caracas laberinto de bloques y zinc.

La misma ciudad que recorre otro de los taxistas de barrio, Klin Lemos, en La Vega y en su Maverick del 76. Klin que prende el carro no con llave sino rozando cable con cable, que pasa la avenida principal y sus ventas de todo y entra al barrio lleno de basura y perros callejeros revisándola. Que dice que muchos taxistas no suben por la inseguridad. Igualito que los mariachis, dice Klin mientras el Maverick rebota enterito. Tú les dices que vengan para una fiesta acá arriba y te dicen que no.

Y cuando llueve aquí arriba los carros se paralizan automáticamente, dice y sube y sigue subiendo. El agua es tan fuerte que hasta a los carros se los trae. Los voltea como barajitas. Y si te enfermas tienes que irte para abajo. Lo más cerca es el hospital Pérez Carreño, dice Klin, porque aquí arriba lo que te dan es pastillitas.

Y lo mismo allá arriba, en otro barrio y dentro de otro taxi, donde intenta dar una vuelta en U Wilmer Ramírez con su Corolla del 89. Adelanta y retrocede cinco veces y por fin sube por la angostísima calle que atraviesa ese laberinto. Sube y repite lo de la inseguridad. Repite lo del mal estado de las vías y lo de que sólo te suben los yises y los taxistas que te conocen el barrio. Y de lo enorme que es ese barrio y todos los de Caracas.

Porque se ha ido dando un proceso de relleno de barrios, dice la coordinadora de el centro Ciudades de la Gente de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Central de Venezuela, Teolinda Bolívar. Antes eran muy pocos y muy separados

entre sí, pero esos espacios vacíos se han ido rellinando con los que han ido llegando del campo y de Colombia y de todas partes. Ahora todos se han encontrado y están pegaditos, dice Bolívar que busca y busca entre el papeleo de su escritorio a ver si consigue el bendito gráfico.

Aquí está, dice, y lee las cifras. En 1941 en los barrios vivía 14,45% de la población caraqueña. Eso según el censo nacional de la época y el Banco Obrero, dice. Los últimos números, los de 2006 calculados también a partir del censo nacional, dicen que 56,26% de los caraqueños vive en barrios.

Y Teolinda Bolívar no dice más. Ya habló suficiente sobre la ciudad informal en la que vive más de la mitad de los habitantes de la ciudad fracturada que es Caracas.

Fractura que se piensa irreversible. Es una percepción generalizada que tiene el caraqueño, dice Guillermo Barrios, decano de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UCV. Lo ve muy claro. Todos crecimos con esa percepción, dice, y creyendo que la relación entre una y otra es una relación antagónica terrible. Barrios que dice que no sólo el ciudadano común ha tenido siempre esa certeza entre ceja y ceja, sino también los estudiados, los duchos en el asunto urbano. Los planificadores y arquitectos también crecimos creyendo que la solución del barrio es la solución del barrio y que la solución de la ciudad tramada es la solución de la ciudad tramada. Que son dos cosas aparte hemos creído todos, dice Barrios casi disculpándose.

Pero hay que enfrentar esa percepción dicotómica y esquizoide de la ciudad, propone y ordena Barrios que intenta borrar el pesimismo anterior, el pesimismo que es exactamente el mismo que el de los taxistas William y Klin y Wilmer. Se hizo en Medellín, dice el arquitecto. Además de que la ciudad colombiana es muy parecida a Caracas por su geografía y sus problemas, era una ciudad que históricamente había sido percibida como terrible y atacada por la violencia organizada. Pero allá se logró, insiste Barrios. Se establecieron mecanismos muy claros y muy concretos de integración del barrio y la ciudad. Programas de integración a través de la educación

y la cultura. Y a través de la arquitectura también, cierra Barrios ya no pesimista, ya creyente en una sola Caracas porque allá en Medellín pudieron.

Pero volvamos a Caracas, dice, y cruza la frontera y regresa. En Caracas nuestro pensamiento municipal ha sido un pensamiento de segregación. No hemos tenido pensamientos urbanistas sino políticos, que son exactamente antagónicos al urbanismo, a la convergencia y la integración de los diferentes factores de la ciudad. Eso dice Barrios sobre la Caracas que no termina de ser una.

Ciudad fragmentada y fracturada en sus asfaltos y aceras y también en sus gestiones. Caracas dividida por su composición de clases económicas, por sus vías, por su topografía y por su planificación urbana. Caracas, de nuevo, más pequeña y fragmentada que su mapa.

Y ha sido así desde sus inicios modernos, dice Barrios. Explica que los planes reguladores urbanos de los años cincuenta fueron planes que se montaron sobre el criterio de la segregación. Los sectores populares aquí, dice Barrios, allá los de medianos ingresos y los altos y altísimos ingresos más allá todavía. Comercios por un lado, industrias por otro y viviendas por otro. Y desde entonces Caracas se piensa de esa manera. Más todavía desde los años noventa, recuerda Barrios, porque en 1989 se cerró la Oficina Metropolitana de Planificación Urbana que era la encargada de pensar a Caracas como un solo cuerpo. Y la Alcaldía Metropolitana, que se creó para reparar la fragmentación de las jurisdicciones caraqueñas, exclama el arquitecto, es una débil entelequia.

Y ya para cerrar Barrios lo resume en dos palabras. Todo eso en dos palabras. Mentalidad provinciana, dice lapidario. De parte de nuestros gestores urbanos y nuestros gobernantes ha habido este tipo de mentalidad, dice Barrios. Nos han pintado a la ciudad como la villana que ha absorbido el erario nacional, como una parásita que resta atención y recursos al campo y la agricultura. Entonces nunca se le ha dedicado lo que se le tiene que dedicar a Caracas. Ha sido un sentimiento antiurbano, dice Barrios. Y acusa a los gobernantes, los de antes y los de ahora, de no pensar la ciudad con afecto.

Afecto que hubiera significado aceras, plazas, vías, integración. Cariñitos en forma de planificación, gestión integrada, espacios públicos.

Pero no. Provincianismo que ha sido protagonista de la construcción de la Caracas rota que caminan los peatones y que manejan todos los taxistas caraqueños. Así lo dice también Garcilaso Pumar, miembro del semanario que fue *En Caracas*.

Ese paradigma provinciano conspira contra nuestra condición cosmopolita, dice Pumar. Contra nuestra metropolitaneidad. Y eso ha contribuido a esta ruptura, a esta escisión presente en nuestra ciudad, entre nuestras dos ciudades que parecen muy distintas pero en realidad no lo son. Por ejemplo, dice Pumar, nuestros gustos como caraqueños. Al que vive en La Lagunita, urbanización de clases altas, le gusta lo mismo que al que vive en La Bombilla, barrio muy barrio.

Pero el paradigma provinciano que nos ha gobernado se niega a ver esto e intenta anular esa diversidad. Explica que la característica principal de la provincia es mantener las cosas ordenadas. Eso no es malo ni bueno, dice, pero no es lo propio de lo urbano. Y desde su oficina mínima en La Florida dice que lo urbano es por definición lo desordenado, lo caótico. Se asoma por la ventana que da hacia todo el oeste caraqueño y dice que la ciudad es por definición inasible, impredecible.

Pero lo impredecible escasea en la Caracas que recorre Bam Bam, que ya va de vuelta por la Libertador hacia Chacao. Porque Caracas no se vive en plenitud, ni siquiera en viernes de quincena. Bam Bam que lleva al cliente a un lugar específico, que lo busca a otro lugar específico. Ni él ni los que se montan en su taxi se salen de la raya caraqueña. Todo muy delimitado en esta Caracas nocturna. Vámonos por acá, nos devolvemos por allá y todo con los vidrios muy arriba y el aire acondicionado muy prendido.

Porque la provincia y la inseguridad han secuestrado a Caracas y su ser impredecible, su ser inasible. Caracas segmentada. En este centro comercial se rumbea y en ese otro se come y esa calle es solo para ese *target*. Bam Bam muy conciente de ello que a partir de cierta hora no cruza la frontera imaginaria entre una

y otra, que al menos que ya conozca esa parte de la ciudad no se atreve a entrar en ella.

Es el sueño del orden, insiste Pumar. Los encargados de dirigir las políticas urbanas venezolanas han pecado siempre de este sueño del orden. Pero no ven que Caracas no es la ciudad de los cincuenta ni de los sesenta ni de los setenta ni de los ochenta ni de los noventa, gracias a Dios. Caracas ha derivado, dice, en una ciudad donde en realidad no sabemos cuantas personas viven, y donde estas personas transitan todos los días y se tropiezan y se rozan desordenada y caóticamente. Como debe ser, dice Pumar.

Como es, en poquísimos lugares, la Caracas de hoy. Por más que se intente evitar y a pesar de garitas y compartimentos herméticos, existen todavía sitios de roce y encuentro. Nichos donde convergen distintas clases sociales, tendencias políticas y nacionalidades. El Metro, algunos lugares de trabajo, el estadio de beisbol, uno que otro bar y el hipódromo. Pocos, pero quedan.

Porque el provincianismo no pudo con todo. No frenó la inmigración, no le puso un parado a los cambios de la Caracas que siguió siendo muchas. Caracas que nunca se estancó.

Ciudad que empezó a crecer y a urbanizarse y a urbanizarse y a urbanizarse. Así lo cuenta el taxista Rafael Hernández que recorre La Pastora a bordo de su Fairmont, que ve las casas coloniales que se han negado a cambiar del todo. Que recorre las calles mínimas, que casi toca El Ávila que está ahí, cerquísima, en el extremo oeste de la ciudad.

Aquí comienza la historia de Caracas, dice Rafael historiador. El camino de los españoles, se llama esto, porque por aquí entraban desde La Guaira. Era la única entrada a la ciudad. La propia Puerta de Caracas, dice Rafael rodeado de la viejísima Caracas pastoreña.

Pero claro que ha cambiado. Yo he visto a esta ciudad cambiar durante 65 años. Ha cambiado mucho, muchísimo. Después de los cincuenta Caracas se hizo otra. Y por supuesto que los cambios han traído cosas buenas. Tenemos hospitales,



por taxista Rafael Hernández

tenemos clínicas. Ahora en Caracas todo lo tienes al lado, dice Rafael. La farmacia, el supermercado, el cine, el teatro. Y el Metro transformó a Caracas en otra ciudad. Eso no es tontería, compadre.

Rafael ya baja hacia el centro, ya pasa la esquina donde murió José Gregorio Hernández, el médico de finales de siglo XVIII, ya pasa el mural en el que pintaron al santo caraqueño que aún no ha sido beatificado. En Caracas lo tienes todo, insiste Rafael. Y eso nos lo ha dado el cambio, el crecimiento, la diversidad. Mira, esto antes era una calle de dos canales. Rafael que ve una avenida Universidad distinta, de cuatro canales y con estación de Metro, con

McDonald's, ministerios, Audio Video Copacabana, Pinturas Montana y motos y ruidos y dos y tres y cuatro puestos de perros calientes.

Y el Nuevo Circo era un coso. Y yo me ponía a llorar cuando mataban al toro hasta que mi mamá dijo que no, que no volvíamos porque siempre me ponía a llorar. Otra cosa que ha cambiado, ríe Rafael que voltea la dirección del Fairmont y que de repente está otra vez en Catia mirando los bloques del 23 de Enero, midiendo toda su Caracas cambiante desde El Calvario.

Caracas que se reinventa, se demuele, se construye. Fachadas que mutan y referencias que desaparecen día a día. Ciudad de ritmo urbano.

Como las principales ciudades de América Latina, que están todas sujetas a cambios violentos y rápidos. Así dice Juan Pedro Posani desde su silla de director del Museo de la Arquitectura. Ciudad de México, Sao Paulo, Santiago de Chile, Bogotá, Río de Janeiro. Es un fenómeno continental, dice, porque en el campo no se tienen las ventajas que se tienen en la ciudad. Y la inmigración cambia de un día para otro los rostros de la ciudad.

Eso, cuando se habla de todo el continente. Pero Posani puntualiza, precisa. El dinamismo específico de Caracas se debe también al factor petrolero. El hecho de que haya habido varios picos de ingresos en dólares ha hecho que el acceso a bienes en la ciudad haya sido mayor y que por lo tanto haya habido más gente, más casas, más

carros. Eso implica una transformación permanente, dice Posani que piensa en las muchas Caracas que ha visto.

Hay calles en ciudades como Roma, por ejemplo, que no cambian en 70 años. Sigue siendo la misma calle, con la misma acera y los mismos edificios. Eso, dice, es impensable en nuestra Caracas. Describe la turbulencia interna que es motor de las mutaciones, de las casas tumbadas y los edificios que se construyen en su lugar y luego de los edificios más nuevos y más altos que sustituyen a aquel.

Y Posani habla de los centros comerciales, de cómo han transformado al país y a la ciudad. Venezuela adicta a los *malls*. Las cifras de la Cámara Venezolana de Centros Comerciales, Comerciantes y Afines dicen que ya son más de 400 en el país. Uno por cada 65.000 habitantes aproximadamente, dicen. Y Datanálisis decía en 2007 que 85% de la población urbana venezolana visitaba, al menos una vez cada 15 días, algún centro comercial.

Y eso en Caracas se palpa, se siente. Se cuentan los centros comerciales registrados en las Páginas Amarillas y son más de 50, pero se imagina que son muchos más. Por lo menos un octavo de los *malls* venezolanos en territorio caraqueño cambiando la ciudad, condicionándola. Sustituyendo comercios tradicionales y convirtiéndose en la nueva plaza pública. Desde el Cada de Las Mercedes, que fue el primero en los años cincuenta. A partir de ahí Chacaíto, Concreta, Paseo Las Mercedes, El Marqués, CCCT, Centro Plaza, El Valle, Los Chuaguaramos, Plazas Las Américas, Propatria, el Trébol y muchísimos más. Hasta el hito que fue a finales de los noventa el Sambil, uno de los más grandes del continente.

Ese fenómeno te genera una transformación de los usos urbanos, dice Posani. El centro comercial absorbe los pequeños comercios y los peatones y lo público en general. La gente se siente más segura, dice Posani, y eso hace que todo el sistema de circulación, transporte, bienes y servicios se forme dentro o alrededor de ellos.

Y el crecimiento se ha trasladado hacia el este de la ciudad. El arquitecto explica que la clase media se siente allí menos contaminada por la presencia de los

barrios y que ese movimiento también hace que cambie Caracas. Todos los días aparecen construcciones nuevas, edificios y edificios y edificios. Y también hay que tomar en cuenta las invasiones. Todo eso, dice, te genera una dinámica de transformación aceleradísima, de uso, de ubicación, de densidades.

Y el taxista Arturo Jorge con cada grúa que se yergue en el este de Caracas está más y más de acuerdo con Posani. Él y su Blazer dejan atrás el bulevar de El Cafetal y se enrumban hacia La Guairita. Muchas construcciones, dice Arturo que voltea a la izquierda, hacia allá arriba, y ve dos grúas más. Mira ésta y mira aquellas dos. Siempre están urbanizando estas zonas montañosas, dice Arturo que ya ha pasado seis nuevos edificios y todavía no ha llegado a Alto Hatillo.

Terrazas del Ávila, por ejemplo, hasta no hace mucho era una hacienda de café. Y las construcciones y los centros comerciales cambiaron la zona, dice. Todo eso cambia la ciudad y nosotros, los taxistas, nos damos cuenta rapidito.

Y acuérdate de que Venezuela es un país de petrodólares. Aquí entra mucho dinero y hay gente que se beneficia de eso, dice Arturo. Entonces tú ves que en el este construyen edificios de apartamentos de 249 metros cuadrados, construyen dos centros comerciales al año y esto sigue y sigue cambiando. Antes por acá te conseguías con manantiales, agua limpia, matas de mango. Aquí se veía pura mata y guacharacas y perezas. Pero ya eso se acabó, dice Arturo que vuelve a El Cafetal y vuelve a hablar de grúas y más grúas y centros comerciales.

Pero a pesar de todos los cambios, Caracas sigue siendo Caracas. Así dice el taxista que estaciona su Blazer, que ya recorrió suficiente. Y tú lo ves porque le haces una carrera a un caraqueño que ahora vive en Mérida o Margarita y te dicen que Caracas siempre seguirá siendo Caracas. Caramba, te dicen, me tengo que ir pasado mañana pero me gustaría quedarme aquí. Así te dicen, dice Arturo.

La Caracas que cambia y cambia pero que algo le queda, que en algo se parece a la que fue. Porque a pesar de la aldea global, dice el cronista de Caracas, Guillermo Durand, Caracas mantiene sus singularidades. Es su manera de dar un paso adelante y decir aquí estoy yo. La gastronomía, dice. La nomenclatura de las esquinas



por taxista Rafael Hernández



por taxista Rafael Hernández

que no fue que alguien vino y oficialmente nombró cada esquina, sino que el pueblo lo hizo espontáneamente. Las mujeres bonitas. Son cosas que no han cambiado y que nos identifican, dice Durand. Cosas que le dan el signo vital a nuestra Caracas que cambia tanto pero que sigue siendo ella.

Eso ocurre por el patrimonio inmaterial, dice Juan Carlos León. El director de protección integral del Instituto de Patrimonio Cultural dice que ese patrimonio no es tan identificable como el Panteón Nacional y otras edificaciones, pero que sí, que forma parte del quehacer diario caraqueño por ser tradiciones y manifestaciones culturales. Y abre el catálogo de patrimonio del municipio Libertador. Señala el jamón planchado, la leyenda de la bruja del 23 de Enero, la reina pepeada y las pulperías. León que dice que ese patrimonio se mantiene en la mente de los caraqueños, que sigue señalando a María Francia, a los golfeados y a expresiones como la de la casa del herrero y el cuchillo de palo y la de que vuelan, vuelan. No se cansa de señalar, y ahora aparece la torta negra caraqueña, los buñuelos, la ensalada de gallina y la jalea de mango. Los carritos por puesto, el frío que hace cuando baja Pacheco, el quesillo y el arroz con leche, la leyenda de La Sayona que vestida de blanco persigue y aúlla, el chichero de la Universidad Central de Venezuela, las hallacas y las esquinas de Caracas. Que además nos distinguen de las demás ciudades del mundo, dice León. Porque es una nomenclatura única. Las esquinas que fueron bautizadas como Las Monjas, Llaguno, Sociedad, San Francisco, El Principal, El Chorro, Cristo al revés, Jesuitas, Pepe el alemán, Pelota, Peligro, Pele el ojo. Y muchas más, cada una con su historia y su personaje y su pedazo de la Caracas que se mantiene ahí.

Y ahí va Isidro Nieves en su taxi, sabiéndose de memoria ese patrimonio inmaterial, recorriendo La Pastora y Altagracia y Santa Rosalía que algún patrimonio material les queda y todavía cantando acerca de su Caracas que cambia, su Caracas que ha sido muchas. Las muchachas ya no van por La Planicie y a Los Chorros casi casi nadie va, termina Nieves la canción. Y Garcilaso Pumar le responde. También

cantando. No Billo's, sino Rafa Galindo. Sólo canta el estribillo. Le parece suficiente. Crece imponente Caracas que tú te lo mereces y nada más.

Eso es lo que tenemos que concederle a la ciudad, dice Pumar. Su contenido caótico y su merecido desorden. Su metropolitaneidad. Su diversidad, dice. Y para eso lo más vital es la integración, realizar gestos simbólicos de integración. Puentes que unan a ambas ciudades. Porque es algo que está por encima de las ideologías políticas de cada quien que tanto eco hacen en Caracas. Nuestra caraqueñidad, concluye Pumar, debe trascender cualquier otra cosa.

Porque entre todos los cambios que han hecho de Caracas muchas, con rostros y modos distintos, no se cuenta todavía el cambio mayor. Han crecido los centros comerciales y los barrios. Hay menos verde pero hay más que hacer. Menos quintas pero más servicios. Ya no existen los techos rojos caraqueños pero sí está ahí la diversidad, lo cosmopolita, lo urbano. Ha crecido Caracas, sí, pero también ha crecido la ruptura. Ella que ha sido muchas pero ella que sigue rota. Y entre tanto cambio que se ha visto, no se ha visto todavía ese cambio mayor. Que se integre Caracas, que se desfracture. Que ya no sea una ciudad rota en dos, sino una sola.

Capítulo V

Ella una

Ese semáforo es un ejemplo, dice Delia, la taxista que ama a Caracas, que no puede vivir sino en ella. Desde el volante de su Chevrolet que da vueltas por la ciudad apunta al semáforo. Lo estudia y lo analiza, mira a los caraqueños que por ahí cruzan y se lanza a describir esa Caracas que es una.

Ahí choca la gente, dice. Se encuentran unos con otros sin conocerse. El señor le dice a la señora que mire, que se le cayó eso del bolso. Ay, gracias, dice la señora. Y el otro le da paso al viejito que viene a hacer un mandado. Y el otro y el otro y el otro. Tanta gente que se reúne en la ciudad, dice Delia. Mira, ahí mismo. El gochito que habla con su acento gocho preguntando una dirección y la señora encopetada que viene al centro a hacer una diligencia. Y toditos nos hablamos. Hablamos del calor, de que va a llover. Hablamos de lo que sea. Somos personas distintas, de distintos lugares, de distintas clases sociales, y hablamos de todo. Que si usted no sabe por dónde queda una panadería cerca, que si dónde puedo conseguir una costurera. Que la puede conseguir ahí, al final de la cuadra y no sólo es buena costurera sino que no es carera. Y díglele que va de parte de la taxista, dice que diría Delia. Y así se hacen amistades, relaciones. Esa es la riqueza de la ciudad para la taxista que ya vio el verde del semáforo y ya mete primera.

Así va Delia recorriendo su Caracas, mirándola como siempre desde su retrovisor. Pasa dos, tres y cuatro camiones de frutas y verduras en pleno centro de Caracas, pasa a los caraqueños que pasean a sus perros ese sábado por la tarde y a otros caraqueños que pasean a sus hijos. Plazas repletas y peatones por montón ve Delia que sigue hablando de las conversaciones en la cola del banco y de las chácharas con el de al lado en el Metro. Y eso se tiene que mantener, sí señor. Que venga la reconciliación y el diálogo, dice Delia, que se encuentre todo lo que es público. Porque todos vivimos en la misma ciudad.

Que se encuentren los caraqueños, dice Delia, porque el caraqueño es el pedacito por el que uno sigue luchando, y aprovecha y pregunta que a cuánto están esos manteles que está vendiendo una señora en la acera. La gente bella que tenemos en Caracas, dice. La que tiene que luchar por su ciudad. Porque el caraqueño siempre ha sido amante de su ciudad. La fe no la perdemos porque conforme hay cosas malas, siempre hay cosas buenas. Conforme hay gente mala, siempre hay gente buena. Y la gente lo mueve todo, dice Delia muy caraqueña. Imagínate tú, si no fuera por la gente esta ciudad no sería ciudad.

La esperanza de Delia está en esa gente que vive la ciudad, que convive en los semáforos, en las colas, en los restaurantes. Y sobre la misma gente habla desde el cafetín de la facultad de Arquitectura de la UCV el escritor Rodrigo Blanco, que ha descrito a Caracas, que la vive y la intenta entender. Almuerza un pabellón criollo y dice que es una respuesta cursi, pero que la esperanza de esta ciudad está en su gente. En las personas que persisten, a pesar de todo, en sus espacios de creación y en sus trabajos. Se detiene un momento, piensa un poco más y sigue con lo mismo. Los caraqueños, dice Blanco, que ven la ciudad no como un medio que les permite desplazarse sino como un fin en sí mismo. Que entienden que la clave es ocupar espacios que se consideran de tránsito y allí se detienen y hacen algo por su ciudad. Y así la recuperan.

Caraqueño lleno de humor, de proximidad, de echadera de vaina. Que se tropieza con el otro, que se monta en el taxi y conversa, que hace un chiste de lo más sombrío. Y que es parte de la posibilidad que tiene Caracas de ser otra. De ser una.

Porque somos los mismos habitantes los que tenemos que rescatar esta cosa tan invaluable y tan bella que se llama Caracas, enfatiza Delia que más se preocupa por pensar la ciudad que ver el motorizado que acaba de pasar por la derecha o el carro que frenó en frente de su taxi. Somos nosotros mismos los que tenemos que dar el ejemplo, dice. No tirar basura en la calle, no rayar las paredes. Y decírselo a nuestros hijos, a quien nos consigamos por la calle. A cada uno le toca ese pedacito



por taxista Rafael Hernández



por taxista Rafael Hernández

de dar el ejemplo y de educar. Que nos encontremos todos en nuestra ciudad y que juntos la mejoremos.

Allí es donde reside, también, la Caracas posible para Enrique Fernández Shaw, profesor de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Central de Venezuela. En el semáforo que describe Delia, en el diálogo urbano.

El arquitecto habla de la ciudad integrada, de cómo tienen que generarse tejidos y espacios de encuentro donde los caraqueños establezcan vínculos y lazos. Tiene que haber programas sociales, dice, que busquen generar esos espacios donde haya contacto entre personas de distintos grupos. Allí es donde se van a encontrar las reivindicaciones sociales y urbanas de Caracas. Porque de otra manera no es posible la integración de la ciudad.

Habla también sobre la recuperación arquitectónica que es tan posible, que lleva una gran inversión pero que sí se puede. Sobre el clima tan benevolente que tiene Caracas, su naturaleza y sus árboles que nacen espontáneamente sin que nadie los siembre, su verde que está por todas partes. Y sobre la voluntad que él ve dentro de las universidades para construir una ciudad distinta. Hay muchos elementos, dice, con los que podemos trabajar y transformar la ciudad por completo y cambiar la condición tan opaca en la cual se encuentra nuestra Caracas.

Antes, dice, las esperanzas caraqueñas estaban puestas sobre planes y diseños que quedaron engavetados y nunca se culminaron. Como el Plan Monumental de Caracas, explica Fernández Shaw, que planteó que el gran eje de la ciudad se diera en la avenida Bolívar, desde El Silencio hasta Los Caobos. Con jardines, monumentos, edificios de ministerios y aceras arborizadas. Ese plan de 1939, mejor conocido como el Plan Rotival, quedó, en gran parte, inconcluso. Por negligencia y por falta de visión, dice el arquitecto.

Y también, recuerda Fernández Shaw, el Plan de Habitación Física de Barrios que nació en la UCV a finales de los noventa y se desarrolló a través del Consejo Nacional de la Vivienda hasta principios de esta década. A pesar de que durante un tiempo se llevaron a cabo algunas de esas habilitaciones, eso ya no existe.

El que sí se dio en su totalidad, dice, fue el Plan Regulador de 1951 que trajo a Caracas la modernidad y las grandes autopistas.

Antes las esperanzas estaban en esos planes. En esas ideas de ciudad y en los esfuerzos por pensarla. Pero hoy en día, dice Fernández Shaw, no hay un ente que ordene y regule la ciudad en ese sentido, para concebir planes para ella. No vemos nada de eso en esta Caracas, dice, donde sólo hay iniciativas parciales.

Iniciativas que no trascienden las fronteras de cada uno de los municipios. Desde que se cerró la Oficina Metropolitana de Planificación Urbana, en 1989, los planes caraqueños no han sido caraqueños sino municipales. Así, la Dirección de Ingeniería y Planeamiento Urbano en el municipio Sucre ha pensado qué hacer con los barrios y la redoma de Petare. En Libertador, la Oficina de Desarrollo Estratégico Urbano se plantea soluciones de viviendas en la avenida Lecuna; en Chacao la Oficina Local de Planteamiento Urbano peatonaliza la avenida Francisco de Miranda; la Dirección de Planificación Urbana y Catastro de Baruta intenta recuperar Las Mercedes y la Dirección de Desarrollo Urbano y Catastro replantea redomas y semáforos en El Hatillo. Pero nadie piensa una sola Caracas.

Fernández Shaw habla de todo eso pero sobre todo, de los espacios de integración donde se dé la convivencia caraqueña. Espacios que vayan más allá del semáforo o el vagón del Metro. Bibliotecas públicas, centros deportivos, plazas recuperadas. Lugares que obliguen al caraqueño a entrar en contacto con la diversidad que es Caracas. Lugares que rompan las fracturas.

Y Delia a bordo de su taxi habla de lo mismo. Estaciona frente a una plaza, ve a los que hacen ejercicios, a los que persiguen palomas, a los que venden cuadros. A los viejitos que se emperifollan para saludar a los otros viejitos que bajan todos los días a esa misma plaza. Delia que se inspira y que se inventa su situación caraqueña. Mira, vámonos a la Plaza Bolívar que hay un acto cultural. Van a bailar joropo. Entonces tú vas a la plaza y ves cómo bailan joropo, dice Delia que insiste en lo de querer a la ciudad. Y te comes un helado y después te vas al Parque del Este. Delia defensora de los espacios públicos que dice que tan bellas que son las plazas, que

señala a la que tiene en frente, que dice que allí se puede hacer de todo. Que se puede organizar un baile y al día siguiente un concierto, y en la mañana para los chamos una obra de títeres.

Hacer cultura, dice Delia. Y Héctor Barboza, miembro de la Fundación Plátano Verde y uno de los responsables del festival Por el Medio de la Calle, que una vez al año se desparrama por las calles de Chacao con artistas, teatreros, músicos, graffiteros, grupos de baile, patineteros y cuanta cultura haya en la ciudad, dice lo mismo. Porque a través de la cultura se pueden generar cambios positivos en la ciudad. En Europa eso es rutinario, dice Barboza. Y aquí en América Latina hay ciudades en las que se ha disminuido la delincuencia a punta de cultura. Se han generado comportamientos de acercamiento a la ciudad, se ha hecho que la gente se sienta parte de ella y que sienta que la ciudad le corresponde.

Así habla Barboza de los títeres y los bailes de los que hablaba Delia. Habla sobre la cultura que une, que borra diferencias. Dice que sí, que en Europa es rutina pero que en Caracas la cultura en la calle agarra otra dimensión, otro matiz. Por lo peligrosa que es Caracas, por lo polarizada políticamente y por lo fracturada. Aquí, dice, la cultura te da una reflexión de la ciudad posible. Salir y convivir en una ciudad en la que todos queremos estar. Porque en este tipo de proyectos no hay discriminación alguna y se juntan personas de todo tipo de pensamiento. Con la cultura todos podemos estar unidos bajo el mismo concepto, que es cambiar la ciudad. Barboza suspira y se ríe, dice que sí, que el proceso es difícil y también largo, pero de que se puede se puede.

Por la misma vía va Juancho Pinto, sociólogo y coautor de “Caracas a pie”, sección fija del diario *El Nacional* que recuerda los olvidados recorridos peatonales de la ciudad. Sí, sí es necesario cambiar la ciudad. Porque Caracas está profundamente fragmentada, dice Pinto. Y también profundamente estigmatizada. Pero ahí mismo asoma la esperanza mientras revuelve un café con leche. En los últimos años, dice, ciudades con tantos problemas como Caracas –o más– le han dado

respuestas a esos problemas. Ciudades más violentas como Medellín, dice. Con menos recursos económicos como Bogotá y mucho menos hermosas como Lima.

Pero aquí, precisa Pinto, se ha producido un desapego a la ciudad. Se ha generalizado un no batallar por ella. Mientras por la entrada de la panadería entra la luz de la mañana caraqueña, amarilla y perfecta, cuenta cómo las grandes batallas que se han dado en los últimos años en Caracas se han centrado en torno a las grandes visiones del poder. En torno a la política partidista, dice. Marchas, contramarchas, concentraciones, manifiestos. Nos tenemos que dar cuenta de que no sólo estamos hechos de esas grandes luchas, dice Pinto que no reniega de la política pero que considera que la ciudad necesita de otras trincheras. Trincheras más colectivas y menos polarizantes. Tenemos que construir espacios de pluralidad desde el lugar político de la cotidianidad. Darnos cuenta, dice el sociólogo, de que también estamos hechos de pequeñas luchas, de pequeñas batallas cotidianas.

Que para Delia son, justamente, las más grandes. Desde su taxi lo dice como quien milita, como quien se memoriza un manifiesto. No son pequeñas, hijo. Son las más grandes porque si te pones a ver, la ciudad es nuestro ambiente. Señala las aceras y las calles que rodean su taxi, las plazas y los parques, los edificios públicos y privados. Esto es donde caminamos, donde respiramos, donde vivimos. Donde nos desenvolvemos.

Pero eso no lo toman en cuenta, dice Delia. Ni los políticos ni los ciudadanos. La gente está pendiente del chanchullo, del quítate tu pa' ponerme yo. Y nadie está pendiente de mejorar la ciudad. Viven prestándole atención a algo grande y no se dan cuenta que también es importante la placita, el bombillito, que la policía custodie la ciudad, que se impidan las invasiones en El Ávila. No se dan cuenta de que ganan más con eso que con estar montados en un cargo.

Entonces nuestras grandes luchas tienen que ser por la ciudad, insiste Delia. Por esa ciudad que recorre. Por la Caracas que se pasea y se disfruta. Delia que ve al señor que vende frutas, a las muchachas que cuidan el puesto de llamadas por celular, a los que bajan de los barrios a disfrutar de una plaza y a los que van del este de la

ciudad al centro para ver un concierto. La Caracas que mezcla a todo el mundo y que a todo el mundo le regala una lucha común.

De eso habla todo al que se le pregunte sobre la ciudad posible. Hablan también del clima. De El Ávila y del patrimonio histórico caraqueño y de Carlos Raúl Villanueva, el arquitecto que tanto dejó. Hablan del caraqueño y de la fe en él. De la seducción que encierra esta ciudad. Dicen que es posible recuperar los espacios viejos y construir nuevos. Que la cultura es la herramienta perfecta para unir y que los barrios, por mucho que se piense que no, pueden integrarse a la ciudad formal.

De todo eso hablan también los taxistas. Desde su retrovisor ven la ciudad y la sueñan. Taxistas como Delia que cierra el tema diciendo que quisiera que los gobiernos quisieran más a Caracas. Y que las familias caraqueñas, como ponen a sus hijos a rezar y a cantar el himno, los pusieran también a querer a la ciudad. Que en las mañanas les digan que recen tres avemarías, Dios te salve. Que en las escuelas les digan que canten el himno. Y que siempre, a cada rato, les digan que quieran a su ciudad.

Que quieran a su ciudad, repite Delia mientras recorre su Caracas. La Caracas posible. Una ciudad que rebose ciudadanía y que no sea puro tránsito. Donde se den siempre esas luchas pequeñas que en realidad son enormes. Donde quepan todos, donde no haya ni una sola fractura. Porque su Caracas es muchas y muchas más, pero al fin y al cabo y por siempre, es una sola ciudad. Una ciudad en plural.



por taxista Anibal Martínez

V. Bibliografía

Libros

Almandoz, A. (2004). *La ciudad en el imaginario venezolano*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.

Barrera Tyzka, A. (1999). La bendición de la parchita. Tulio Hernández. *Caracas en 20 afectos*. Caracas: Museo Jacobo Borges.

Bastenier, M. (2001). *El blanco móvil: curso de periodismo*. Madrid: Ediciones El País.

Bastenier, M. (2009). *Cómo se escribe un periódico*. México: Fondo de Cultura Económica

Benavides, J., Quintero, C. (2004). *Escribir en prensa: Redacción informativa e interpretativa*. España: Pearson Prentice Hall.

Blanco, J. (1981). *Función de medianoche: ensayos de literatura cotidiana*. México: Ediciones Era.

Cabrujas, J. (2009). *El mundo según Cabrujas*. Caracas: Editorial Alfa.

Cabrujas, J., Dorronsoro, G. (1988). *Caracas*. Caracas: Fundación Polar.

Calcaño, J. (1980). *La ciudad y su música*. Caracas: Fundarte.

Chocrón, I. (2000). Caracas. En *Maravillosa Venezuela*. Caracas: O. Todtmann Ediciones.

Delgado, M. (1999). *El animal público*. Barcelona: Anagrama.

Duque, J. (1993). *Salsa y control*. Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericana.

Duque, J. (1999). Otra noche de línea de gente que corre. Tulio Hernández. *Caracas en 20 afectos*. Caracas: Museo Jacobo Borges.

Fundación para la Cultura Urbana (2004). *Cien ideas para la ciudad*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.

Gabilondo, I. (2007). *Kapuscinski, la voz del otro*. Barcelona: Trípodos

García Canclini, N. (1997). *Imaginarios urbanos*. Buenos Aires: Eudeba.

García Márquez, G. (1995). Memoria feliz de Caracas. M. Mendoza. *Así es Caracas*. Caracas: Editorial Diagrama

Gasparini, G., Posani, J. (1969). *Caracas a través de su arquitectura*. Caracas: Fundación Fina Gómez.

Gómez, H. (1999). La suburbia colgante. Tulio Hernández. *Caracas en 20 afectos*. Caracas: Museo Jacobo Borges.

González, S. (2005). *La ciudad venezolana; una interpretación de su espacio y sentido en la convivencia nacional*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.

González León, A. Río igual ciudad. Tulio Hernández. *Caracas en 20 afectos*. Caracas: Museo Jacobo Borges.

Grijelmo, A. (2003). *El estilo del periodista*. México: Grupo Santillana Ediciones.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., Baptista Lucio, P. (2003). *Metodología de la investigación*. (3ª ed.). México: McGraw-Hill Interamericana.

Hernández, T. (1999). Caracas en 20 afectos. Tulio Hernández. *Caracas en 20 afectos*. Caracas: Museo Jacobo Borges.

Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (2008). *Anuario estadístico del INTTT años 2008*. Caracas: INTTT.

Izaguirre, B. (1999). Caracas: vestida para amar. Tulio Hernández. *Caracas en 20 afectos*. Caracas: Museo Jacobo Borges.

Kapuscinski, R. (2002). *Los cínicos no sirven para este oficio*. Barcelona: Editorial Anagrama.

Kapuscinsli, R. (2003). *Los cinco sentidos del periodista*. México: Fondo de Cultura Económica.

Marín, C. (2003). *Manual de periodismo*. México: Debate.

Martí, J. (2006). *Crónicas*. Venezuela: Debate.

Martínez, T. (1999). *Caraqueños*. Tulio Hernández. *Caracas en 20 afectos*. Caracas: Museo Jacobo Borges.

Martínez Míguez, M. (2006). *El paradigma emergente*. México: Trillas.

Mendoza, M. (1995). *Así es Caracas*. Caracas: Editorial Diagrama

Monasterios, R. (2003). *Caraqueñerías*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.

Monsiváis, C. (2003). *A ustedes les consta*. México: Ediciones Era.

Montejo, E. (2008). *Alfabeto del mundo*. México: Fondo de Cultura Económica.

Montero, M. (1984). *Ideología, alienación e identidad nacional. Una aproximación psicosocial al venezolano*. Caracas: EDB-UCV.

Muñoz, B. (1999). *Caracas city: el matrimonio del cielo y el infierno*. Tulio Hernández. *Caracas en 20 afectos*. Caracas: Museo Jacobo Borges.

Nazoa, A. (1966). *Caracas física y espiritual*. Caracas: Editorial Círculo Musical.

Negrón, M. (2001). *Modernidad: el rol del sistema de ciudades en la modernización de Venezuela*. Caracas: Instituto de Urbanismo.

Negrón, M. (2004). *La cosa humana por excelencia*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.

Niño Araque, W. (1998). *1950. El espíritu moderno*. Caracas: Fundación Corp Group.

Niño Araque, W. (1999). Ideas breves anteriormente escritas a propósito de la ciudad. Tulio Hernández. *Caracas en 20 afectos*. Caracas: Museo Jacobo Borges.

Pérez Serrano, G. (1994). *Investigación Cualitativa. Retos e Interrogantes. Tomo I. Métodos*. Madrid: La Muralla.

Pérez Serrano, G. (1994). *Investigación Cualitativa. Retos e Interrogantes. Tomo II. Técnicas y Análisis de datos*. Madrid: La Muralla.

Rahn, H. (2008). *Crónicamente Caracas*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.

Rey, G. (2007). *La fuga del mundo; escritos sobre periodismo*. Bogotá: Debate.

Ronderos, M. T. y otros autores. (2002). *Cómo hacer Periodismo*. Colombia: Editora Aguilar.

Salcedo Ramos, A. (2005). *El oro y la oscuridad*. Colombia: Debate.

Samper Pizano, D. (2001). *Antología de grandes reportajes colombianos*. Colombia: Editora Aguilar.

Santalla Peñaloza, Z. (2006). Guía para la elaboración formal de reportajes de investigación. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello.

Silva, M., Molano, R. (2006). *Las mejores crónicas de Gatopardo*. Bogotá: Debate.

Streponi, B. (1999). *Nuestra naturaleza es mental*. Tulio Hernández. *Caracas en 20 afectos*. Caracas: Museo Jacobo Borges.

Subero, E., Sznajderman, M., Castro, J. (1978). *Caracas: tres visiones para una ciudad*. Caracas: J.J Castro y Asociados C.A.

Taylor, S., Bogdan, R. (1996). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. España: Paidós Ibérica.

Ulibarri, E. (2003). *Idea y vida del reportaje*. México D.F.: Editorial Trillas.

Vallmitjana, M. et al. (1991). *El Plan Rotival: la Caracas que no fue*. Caracas: Ediciones del Instituto de Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.

Vegas, F. (1999). *El valle y la trama*. Tulio Hernández. *Caracas en 20 afectos*. Caracas: Museo Jacobo Borges.

Vegas, F. (2001). *La ciudad sin lengua*. Caracas: Editorial Sentido.

Vegas, F. (2007). *La ciudad y el deseo*. Caracas: Fundación Bigott.

Revistas

Baldó, J., Villanueva F. (2008). *Situación actual del programa de habilitación de barrios*. Revista del Museo Nacional de arquitectura. N° 0. p. 12-15.

Capriles, C. (1999). *El silencio de la ciudad*. Revista Bigott. N° 50. p. 116-125.

Coll, A. (2007). *Caracas es una ciudad blanca en un valle verde, entrevista a Hannia Gómez*. Revista Veintiuno. N° 17. p. 30-36.

Garmendia, S. (1999). *Las voces de la calle*. Revista Bigott. N° 50. p. 25-35.

Niño Araque, W. (1999). *Arquitectura de un descomunal texto en prosa*. Revista Bigott. N° 50. p. 70-83.

Ortega, J. (1999). *Crónica de mutualidad urbana*. Revista Bigott. N° 50. p. 118-115.

Trabajos no publicados

Villanueva Chang, J. (2007). *Quién es quién. ¿Qué es perfil?* Monografía no publicada.

Fuentes electrónicas

Escuela de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello.
Modalidades de trabajos de grado. Recuperado en agosto 19, 2009, de
http://www.ucab.edu.ve/tl_files/Escuela_com_social/Recursos/Teg/mod2.pdf

Escuela de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello.
Manual del tesista de grado. Recuperado en agosto 19, 2009, de
http://www.ucab.edu.ve/tl_files/Escuela_com_social/Recursos/Teg/Manualtesistaabril2008.pdf

Guerriero, L. *¿Dónde estaba yo cuando escribí esto?* Recuperado en mayo 14, de
http://www.elmalpensante.com/index.php?doc=display_contenido&id=116

Instituto Nacional de Estadística. *Proyecciones de la población del Distrito Capital con base en el Censo Nacional de 2001*. Recuperado en junio 4, 2009 de
[http://www.ine.gob.ve/seccion/poblacion/magnitudestructura/Trabajo.asp?CodigoEstado=01&TipoPublicacion=Proyecciones&AreaDePublicacion=poblacion&AnoBaseCenso=2001&CodigoCuadro=Cuadro_01&ControlHref=1&strHref=Proyeccionesdepoblaci%F3n,seg%FAnmunicipio,1990-2015&strMunicipioX=Proyecciones\\$de\\$poblaci%F3n,\\$seg%FAn\\$municipio,\\$\\$1990-2015](http://www.ine.gob.ve/seccion/poblacion/magnitudestructura/Trabajo.asp?CodigoEstado=01&TipoPublicacion=Proyecciones&AreaDePublicacion=poblacion&AnoBaseCenso=2001&CodigoCuadro=Cuadro_01&ControlHref=1&strHref=Proyeccionesdepoblaci%F3n,seg%FAnmunicipio,1990-2015&strMunicipioX=Proyeccionesdepoblaci%F3n,$seg%FAn$municipio,$$1990-2015)

Instituto Nacional de Estadística. *Proyecciones de la población del estado Miranda con base en el Censo Nacional de 2001*. Recuperado en junio 4, 2009 de
http://www.ine.gob.ve/seccion/poblacion/magnitudestructura/Trabajo.asp?CodigoEstado=15&TipoPublicacion=Proyecciones&AreaDePublicacion=poblacion&AnoBaseCenso=2001&CodigoCuadro=Cuadro_01&ControlHref=1&strHref=Proyeccionesdepoblaci%F3n,seg%FAnmunicipio,1990-2015

[oblaci%F3n,seg%FAnmunicipio,1990-2015&strMunicipioX=Proyecciones\\$de\\$poblaci%F3n,\\$seg%FAn\\$municipio,\\$\\$1990-2015](#)

Martínez Miguélez, M. *La Etnometodología y el Interaccionismo Simbólico*. Recuperado en agosto 18, 2009 de <http://prof.usb.ve/miguelm/laetnometodologia.html>

Villoro, J. *La crónica, ornitorrinco de la prosa*. Recuperado en julio 28, 2009 de http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=773985